Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel
Herausgeber: Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel
Band: 148 (1970)

Artikel: 75 Jahre Basler Verkehrs-Betriebe
Autor: Pleuler, Rudolf
Kapitel: I.: Der Strassenbahnbetrieb
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006853

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: 16.12.2025

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

I. Der Straßenbahnbetrieb

Einleitung

Die Versuche, den elektrischen Strom dem Betrieb von Eisenbahnen dienstbar zu machen, gehen bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück, wurden doch 1835 in Amerika und 1838 in Schottland bereits Fahrzeuge vorgeführt, deren Strom aus mitgeführten galvanischen Elementen, also aus Batterien, stammte. Da aber die Erzeugung des Stromes auf diesem Wege zu unwirtschaftlich war, konnten diese Versuche zu keinem Erfolg führen.

Erst die 1867 von Werner von Siemens (1816–1892) erfundene Dynamomaschine schuf die Möglichkeit, elektrische Ströme in beliebiger Menge zu erzeugen. Auch die Idee der elektrischen Bahn ohne mitgeführte Stromquelle stammt von Werner von Siemens, der schon 1867 öffentlich die Möglichkeit erörterte, eine Bahn zu bauen, die durch die Straßen fahre und ihre Energie durch einen zwischen den Häusern aufgespannten Draht erhalte.

Die Dynamomaschine, in der mechanische Arbeit in elektrische Kraft umgewandelt wird, war aber anfänglich noch nicht fähig, so große Aufgaben zu erfüllen. Es bedurfte noch einer Entwicklungszeit von zwölf Jahren, bis nach Erfindung der Ringarmatur zur Dynamomaschine der erste Schritt zu einer elektrischen Bahn getan werden konnte. An der Gewerbeausstellung in Berlin vom Jahre 1879 wurde erstmals eine von Werner von Siemens gebaute elektrische Lokomotive vorgeführt, die auf einem rund um die Ausstellung laufenden Geleise von 300 m Länge drei kleine, je sechs Personen fassende Wagen zog. Die Bahn beförderte während der Dauer der Ausstellung insgesamt 26 000 Personen. Die zweiachsige Lokomotive entwickelte bei einer Betriebsspannung von 150 Volt eine Leistung von 3 PS und war für die Verwendung auf einer Grubenbahn gedacht. Die Stromzuführung erfolgte daher durch ein in der Geleisemitte hochkant gestelltes Flacheisen, während die Ableitung des Stromes von den Schienen übernommen wurde. Diese Lokomotive, welche als erste Elektrolokomotive der Welt zu gelten hat, ist heute im Deutschen Museum in München zu sehen.

Die erste bleibende elektrische Straßenbahn setzte die Firma Siemens & Halske im Jahre 1881 in Berlin zwischen dem Bahnhof Lichterfelde und dem Kadettenhaus in Betrieb. Zum ersten Mal benützte man hier einen Triebwagen, der durch elektrische Umsteuerung in beiden Richtungen betrieben

und dessen Geschwindigkeit durch Vorschalten von Widerständen geregelt werden konnte. Die Hin- und Rückleitung des Stroms erfolgte durch die beiden Schienen, was sich jedoch insofern als Nachteil herausstellte, als sich die Lichterfelder Jugend gerne daran vergnügte, mit Metalldrähten Kurzschlüsse zwischen den Schienen zu erzeugen. So wurden viele Betriebsstörungen verursacht, so daß die Stromzufuhr schließlich durch eine Oberleitung ersetzt werden mußte.

Am 6. Juni 1888 wurde als erste elektrische Straßenbahn der Schweiz die Linie Vevey–Montreux–Territet eröffnet. Diese Strecke, welche man im gleichen Jahre bis Chillon und 1903 bis Villeneuve verlängerte, ist zugleich die erste elektrische Bahn unseres Landes. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte allerdings die Umstellung auf Trolleybusbetrieb, beim letzten Teilstück auf den 19. Januar 1958. Einer der zweistöckigen Motorwagen aus den ersten Betriebsjahren befindet sich heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

* * *

Straßenbahnen hat es jedoch in der Schweiz schon vor dem ersten elektrischen Tram gegeben. Die ersten Pferdestraßenbahnen fuhren in Genf (1862) und Biel (1877) auf normalspurigen Geleisen. 1877 tauchte auf dem Genfer Netz erstmals eine Dampflokomotive auf. Auch das erste Pferdetram in Zürich (1882) benützte normalspurige Geleise. Die Pferdestraßenbahnen darf man nicht mit den ohne Schienen verkehrenden Pferdeomnibussen verwechseln. Solche wurden an verschiedenen Orten eingerichtet; in Basel betrieb sie seit 1881 ein privates Unternehmen mit allerdings geringem finanziellem Erfolg.

Auch nach 1888 folgten in der Schweiz weitere, nicht mit Elektrizität betriebene Strecken, so eine meterspurige Dampfstraßenbahn in Genf (1889) und eine meterspurige Tramlinie in Bern (1890), welche Druckluft als Betriebsmittel verwendete. Am Monte Generoso wurde 1891 das von der Zahnradbahnstation Bellavista zum Hotel Pasta führende Tram eröffnet, das, von Pferden gezogen, auf einer Spur von 60 cm Breite verkehrte. Im Jahre 1892 kam eine meterspurige Dampfstraßenbahn in Neuenburg dazu.

Die zweite, ebenfalls meterspurige und mit Gleichstrom betriebene elektrische Trambahn der Schweiz folgte erst 1893 zwischen Stansstad und Stans; eine Strecke, die einige Jahre nach der Inbetriebnahme der 1898 eröffneten Stansstad–Engelberg-Bahn wieder aufgegeben wurde. Im Jahre vor der Eröffnung der ersten Tramlinie in Basel, also im Jahre 1894, erhielten Neuenburg eine meterspurige Pferdebahn, Genf und Zürich je eine

meterspurige elektrische Straßenbahn, Bern ein meterspuriges Dampftram und schließlich Mürren, zwischen der Bahnstation und dem Kurhaus, eine 455 m lange Pferdebahn mit einer Spurweite von lediglich 50 cm. Einer der Wagen aus Mürren und eine Lokomotive sowie ein Personenwagen aus Bern sind heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern aufgestellt.

* * *

Die Vorgeschichte der Basler Straßenbahnen ist bereits wiederholt dargestellt worden, so daß wir uns auf das Wesentliche beschränken können*. Das Hauptgewicht der vorliegenden Untersuchung liegt eindeutig bei der Baugeschichte der einzelnen Linien und bei der Beschreibung des verwendeten Rollmaterials.

Schon im Jahre 1876 bewarb sich eine französische Gesellschaft bei den Basler Behörden um die Konzession für eine Straßenbahn. Einem 1878 vom Baudepartement bei Moritz Buri, gewesenem Oberingenieur der Schweizerischen Centralbahn, eingeholten Gutachten, das die Anlage einer Pferdestraßenbahn zwischen den beiden Bahnhöfen empfahl, gab die Regierung keine Folge, «weil diese weit aussehende Angelegenheit in keiner Weise dränge» (aus einem Schreiben des Regierungsrates an die Mitglieder des Großen Rates vom August 1879). Man löste vielmehr dringendere Verkehrsprobleme wie die Erstellung der beiden neuen Rheinbrücken (Wettsteinbrücke und Johanniterbrücke) und die Korrektion von Straßen, war doch beispielsweise die Freie Straße damals an ihrer engsten Stelle beim Fahnengäßlein nur 5,8 m breit.

Die topographischen Verhältnisse der in der Birsigmulde gelegenen Innenstadt mit ihren engen Gassen konnten die Einführung eines Trams auf die Dauer nicht verhindern, wohl aber verzögern. So ist es nicht verwunderlich, wenn die Stadt Basel ihre erste Straßenbahnlinie verhältnismäßig spät erhielt. Das nahe Mülhausen im Elsaß hatte schon 1894 einen ersten Teil seines bereits früher eröffneten und mit Dampf betriebenen Netzes auf elektrischen Betrieb umgestellt. Zahlreiche ausländische Städte von der Größe und der Bedeutung Basels besaßen bereits ihre Straßenbahnen, als man hier noch zögerte.

* SPEISER, PAUL, Die Anfänge der öffentlichen Betriebe der Stadt Basel, Vortrag, gehalten am 26. September 1931, abgedruckt im Basler Jahrbuch 1933, S. 1–24.
BRUCKER, ERICH, Industrielle Betriebe des Kantons Basel-Stadt. Dissertation, Genf 1935, S. 201–251.
Fünfzig Jahre Basler Straßenbahnen. 6. Mai 1945. Herausgegeben von der Direktion der Basler Straßenbahnen, 73 S.

Die erste Straßenbahn in Basel war eigentlich die 1887 eröffnete Birsigtalbahn. Diese anfänglich bis Therwil, seit 1888 bis Flüh und seit 1910 bis Rodersdorf fahrende, meterspurige Überlandbahn benützte auf Stadtboden die Binningerstraße und bis 1900 auch die Steinentorstraße. Die zuerst mit Dampflokomotiven geführten Züge fahren seit 1905 elektrisch.

Mit einer vom 20. Januar 1890 datierten Eingabe ersuchten die Herren John E. Brüstlein, Pümpin & Herzog und E. Riggenbach den Regierungsrat um die Erteilung einer Bewilligung zum Bau und Betrieb einer Straßenbahn. Vorgesehen war ein Betrieb mit Pferden.

Am 25. April 1890 teilte das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement dem Regierungsrat mit, daß die gleichen Herren dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch eingereicht hätten. Dabei machte der Bundesrat darauf aufmerksam, daß er auf dieses Gesuch erst eintreten könne, wenn sich die Konzessionsbewerber mit den hiesigen Behörden über die Benützung der Straßen in verbindlicher Weise verständigt hätten.

Im Einverständnis mit dem Regierungsrat holte das Baudepartement zunächst ein Gutachten bei einem Sachverständigen, Ingenieur Arnold Bürkli-Ziegler in Zürich, ein. Dieser bejahte für Basel die Wünschbarkeit einer Straßenbahn. Die Frage, ob die Konzession an ein Privatunternehmen erteilt werden oder der Staat den Bau und den Betrieb besser selbst an die Hand nehmen solle, beantwortete der Experte eindeutig dahin, daß er es für Basel als das richtige erachte, wenn der Staat den Bau und damit die Entscheidung über die Linienführung selbst in den Händen behalte und daß auch der Betrieb durch den Staat als die bessere Lösung empfohlen werden dürfe.

In diesem Sinne unterbreitete der Regierungsrat dem Großen Rat einen am 21. Dezember 1891 vorgelegten Ratschlag, der in der Sitzung vom 31. März 1892 behandelt wurde. Regierungsrat R. Falkner beantragte Eintreten, Großrat Dr. Ed. Kern hingegen Nichteintreten, eventuell Kommissionsberatung. Mit großem Mehr gegen bloß vier Stimmen wurde der Antrag des Regierungsrates angenommen. Damit waren die Weichen gestellt. Gestützt auf diesen Großratsbeschluß konnte sowohl dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, als auch den Konzessionsbewerbern selbst mitgeteilt werden, daß der Kanton Basel-Stadt gegen die verlangte Konzession Einsprache erhebe, aber bereit sei, den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen in seinem Gebiet selbst zu übernehmen. Man dachte dabei vorläufig immer noch an eine Pferdebahn.

Am 30. April 1892 bestellte der Regierungsrat zur Vorberatung der Angelegenheit eine siebengliedrige Spezialkommission unter dem Vorsitz des Vorstehers des Baudepartementes. Zur Erledigung der erforderlichen

technischen Vorarbeiten sowie für die Bauleitung wurde ein Fachmann angestellt, und zwar am 6. Juli 1892 Julius Christen und als dessen Nachfolger auf den 1. Mai 1893 Ottokar Löwit, der spätere erste Direktor. Der letztere schlug schließlich nach eingehender Prüfung aller möglichen Betriebsarten den elektrischen Betrieb mit Stromzuführung durch eine Oberleitung vor.

* * *

Zum besseren Verständnis der nachstehenden Ausführungen seien zunächst einige wenige Angaben über die Organisation und die Kompetenzen der Basler Straßenbahnen (B. St. B.) vorausgeschickt. An der Spitze der Verwaltung steht der Direktor. Ihm war bis zum Jahre 1946 als beratendes Organ die sogenannte Straßenbahnkommission beigegeben, welche vom Regierungsrat jeweils auf die Dauer seiner eigenen Amtsperiode von damals drei Jahren ernannt wurde. Als mit dem neuen Organisationsgesetz vom 11. April 1946 die nun «Basler Verkehrs-Betriebe» (BVB) geheißenen Straßenbahnen eigene Rechtspersönlichkeit erhielten, trat an Stelle der Straßenbahnkommission der Verwaltungsrat. Dieser wird vom Großen Rat jeweils auf die Dauer seiner eigenen Amtszeit gewählt, anfänglich auf drei und heute auf vier Jahre.

Der Vorgesetzte des Direktors ist ein als «Vorsteher des Straßenbahnwesens» bezeichnetes Mitglied des Regierungsrates, der sowohl im Regierungsrat, als auch im Großen Rat, die Belange der Verkehrsbetriebe vertritt. Der Große Rat ist für den Bau neuer Linien, ebenso für die Änderung der Traktionsart, größere Anschaffungen, oder die Aufhebung von Linien zuständig; ihm unterbreitet der Regierungsrat seine Anträge.

Aufgefordert durch im Großen Rat eingereichte Anzüge hat der Regierungsrat wiederholt generelle Vorschläge für ein Straßenbahnnetz unterbreitet. Ein solcher Plan war bereits dem der Legislative am 8. Dezember 1898 vorgelegten Ratschlag betreffend die Erweiterung des Netzes beigegeben. Am 24. September 1909 folgte wiederum eine Übersicht über den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes. Schließlich erhielt der Große Rat am 9. Oktober 1913 nochmals einen Ratschlag für ein generelles Straßenbahnnetz. Von diesen Berichten wurde jeweils Kenntnis genommen, doch Gesetzeskraft erhielten sie nicht. Die Erstellung der einzelnen Linien und die dafür erforderlichen Kredite beschloß man von Fall zu Fall.

Die Konzessionen werden gemäß Bundesrecht durch die eidgenössischen Räte in Form von Bundesbeschlüssen erteilt. Der Schweizerische Bundesrat unterbreitet den Räten nach Anhörung der kantonalen Behörden seine Anträge.

In unserer Abhandlung wird der Bau der einzelnen Strecken in der Reihenfolge ihrer Inbetriebsetzung beschrieben, wobei kleinere Ergänzungen oder Verlängerungen nicht in besonderen Kapiteln erfaßt werden. Der zur Verfügung stehende Raum erlaubt es nicht, den Ausbau auf Doppelspur beim städtischen Netz lückenlos zu schildern, wohl hingegen bei den Überlandlinien und bei der Bruderholzlinie. Die Betriebsführung der einzelnen Linien ist aus der am Schluß beigegebenen tabellarischen Zusammenstellung ersichtlich.

Das Liniennetz

Die Stammlinie über die Mittlere Brücke

Am 6. Mai 1895, also vor fünfundsiebzig Jahren, wurde Basels erste Tramlinie vom damaligen alten Badischen Bahnhof über die Mittlere Rheinbrücke nach dem Centralbahnplatz eröffnet. Damit hatten die auf der gleichen Strecke verkehrenden Pferdeomnibusse ausgedient. Seit der Eröffnung der Wettsteinbrücke (1879) und der Johanniterbrücke (1882) bezeichnete man in Basel die alte Rheinbrücke, welche während Jahrhunderten die einzige Straßenbrücke über den Strom gewesen war, allgemein als Mittlere Brücke. Sie wurde in den Jahren 1903–1905 durch einen Neubau ersetzt. Während der Bauzeit übernahm eine unmittelbar unterhalb der heutigen Brücke gelegene Hilfsbrücke den gesamten Verkehr, also einschließlich der Straßenbahn.

Den für die erste Tramlinie erforderlichen Kredit bewilligte der Große Rat am 26. April 1894. Dem vom Regierungsrat vorgelegten Ratschlag war ein technischer Bericht des uns bereits bekannten Ingenieurs O. Löwit beigegeben. Am 10. Januar 1895 erließ die gesetzgebende Behörde auch das für den Betrieb der kantonalen Straßenbahnen erforderliche Organisationsgesetz. Auf Grund dieses Gesetzes wurden die Fahrreglemente und Dienstvorschriften erlassen und vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement anstandslos genehmigt. Es stützte sich dabei auf einen Bundesbeschluß vom 28. März 1893, mit welchem die eidgenössischen Räte dem Kanton Basel-Stadt die für den Bau und den Betrieb einer meterspurigen Straßenbahn erforderliche Konzession erteilt hatten.

Nachdem die Bauarbeiten beendigt waren, fanden gegen Ende April die behördlichen Kollaudationen statt. Bei der am 30. April 1895 erfolgten Hauptkollaudation wurden keine Mängel festgestellt, und die Anlage konnte daher als vollkommen betriebsfähig bezeichnet werden. Der Bundesrat erteilte demzufolge am 3. Mai 1895 die in der Konzession vorgesehene

Betriebsbewilligung, und drei Tage später nahm die Verwaltung die fahrplanmäßigen Fahrten auf.

Die Linie begann im Riehenring, der damals Bahnhofstraße hieß, denn auf dem Areal der heutigen Schweizer Mustermesse befand sich bis zum Jahre 1913 der ehemalige Badische Bahnhof. Durch die Clarastraße fuhren die Wagen zum Claraplatz und weiter in die Greifengasse, die damals noch recht eng war. Sie bildete in der Folge einen der dauerhaftesten Engpässe unseres Straßenbahnnetzes. Erst nach der im Jahre 1929 zu Ende geführten Straßenverbreiterung konnte das heute so selbstverständliche zweite Geleise durchgehend gelegt werden. Über die Rheinbrücke wurde eine Flachrillenschiene verlegt. Auf Verlangen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements mußten die hölzernen Tragbalken der Brücke durch eine Eisenkonstruktion verstärkt werden. Für die Fahrleitung ließen sich wegen der eigenartigen Brückenkonstruktion nur auf dem Mittelpfeiler (beim Käppelijoch) Masten aufstellen. Daher war man genötigt, eine Hängekonstruktion anzuordnen, indem von den Masten auf dem Mittelpfeiler zu den an Landpfeilern angeordneten Masten sechs Millimeter starke verzinkte Eisendrähte gespannt wurden, an welchen die Querdrähte befestigt waren. An diesen hängte man dann die Fahrleitung in normaler Weise auf. Bis zum Jahre 1903 fuhr die Linie noch durch die Eisengasse zum Marktplatz. Von da folgte sie anfänglich der Gerbergasse auf ihrer ganzen Länge. Im oberen Teil konnte sie 1899 entfernt werden, nachdem auf Grund eines Großratsbeschlusses vom 8. Dezember 1898 über dem eingedeckten Birsigfluß die Falknerstraße entstanden war (so bezeichnet nach Regierungsrat Rudolf Falkner 1827–1898; Vorsteher des Baudepartements von 1876–1894).

Vom Barfüßerplatz fuhren die damals einmotorigen Wagen in recht gemächlichem Tempo den Steinenberg hinauf. Durch die Aeschenvorstadt erreichten sie den Aeschenplatz, dessen Mitte noch ein Springbrunnen zierte, der später zum großen Leidwesen der jungen und alten Basler für die Endstation der Vorortlinien geopfert werden mußte. Nach der Fahrt durch den Aeschengraben endete die Linie vorläufig am Centralbahnplatz, an dessen Südende noch das aus dem Jahre 1860 stammende Aufnahmegebäude der Schweizerischen Centralbahn stand. Von den zwölf vorhandenen Wagen wurden an Werktagen bei 6-Minuten-Betrieb sieben benötigt. Im Sommer und auch an Sonntagen konnte man mit diesen Kurswagen zu gewissen Stunden den Verkehr nicht mehr bewältigen, so daß Einsatzkurse, oder wie man damals sagte «Supplementswagen», eingesetzt werden mußten.

Die Stammlinie war als erste Linie eines Straßenbahnnetzes gedacht, dessen Bau sukzessive an die Hand genommen werden sollte. Über eine erste Erweiterung legte der Regierungsrat am 9. April 1896 einen Ratschlag

vor. Er kam in der Großratssitzung vom 23. April 1896 zur Behandlung, wobei die Ausführung der in den nächsten drei Kapiteln beschriebenen Strecken beschlossen wurde.

Die Linie über die Wettsteinbrücke

In der erwähnten Großratssitzung vom 23. April verursachte diese Linie eine lebhafte Redeschlacht. Der Regierungsrat schlug eine Führung vom alten Badischen Bahnhof via Wettsteinplatz–Wettsteinbrücke–St.-Alban-Graben–Elisabethenstraße zum Centralbahnplatz vor. Auf diese Weise sei es am besten möglich, die Stammlinie, deren Wagen zeitweise überfüllt seien, zu entlasten. Die Linienführung stieß aber auf Gegner verschiedenster Art. Viele von ihnen, z.B. Redaktor Fritz Amstein, hätten zuerst den Bau einer Straßenbahn nach dem St.-Johann-Quartier vorgezogen. Andere wären lieber vom St.-Alban-Graben durch die Aeschenvorstadt gefahren, da sie sich mit einer Führung durch die Elisabethenstraße nicht befreunden konnten. Alphonse Burckhardt führte aus, der Betrieb auf der Stammlinie könnte am besten durch einen 3-Minuten-Betrieb verbessert werden.

Der Referent des Regierungsrates, Dr. Paul Speiser, hatte schon in seinem Eintretensvotum darauf hingewiesen, es könne vorkommen, daß bei Hochwasser der Betrieb über die alte Mittlere Brücke eingestellt werden müsse, wobei man dann über die Wettsteinbrückelinie sehr froh wäre. Diese Meinung wurde auch aus der Mitte des Rates geäußert.

Bei der endlosen Diskussion steigerte sich die Unruhe immer mehr, so daß die Redner schwer zu verstehen waren und der Vorsitzende oft zur Glocke greifen mußte. Endlich konnte man um 17.45 Uhr zur Abstimmung schreiten. Eintreten wurde mit 63 Stimmen beschlossen; auf einen von R. Siegmund eingebrachten Rückweisungsantrag entfielen nur 21 Stimmen. Schließlich zogen die Großräte den Antrag des Regierungsrates einem Antrag Paul Reber, der eine Führung durch die Aeschenvorstadt verlangte, mit 52 gegen 26 Stimmen vor.

Die Lieferung der Schienen und Weichen wurde dem Georgs-Marien-Bergwerks-und-Hüttenverein in Osnabrück übertragen.

Die Betriebseröffnung fiel auf den 14. April 1897. Die Fahrzeit zwischen beiden Bahnhöfen betrug auf dieser Linie elf Minuten gegenüber sechzehn Minuten auf der Stammlinie. Die Strecke war zunächst teilweise einspurig. Von den einspurigen Abschnitten hielt sich derjenige auf der Wettsteinbrücke am längsten; erst 1939 wurde diese letzte Doppelspurlücke beseitigt. Schon im Mai 1927 hatte der Regierungsrat dem Baudepartement den Auftrag erteilt, ein Projekt zur Verbreiterung der Wettsteinbrücke auszu-

arbeiten. Doch erst im Jahre 1935 konnte mit den Arbeiten begonnen werden. Sie dauerten aber fast unerträglich lange. Die Hauptursache der Verzögerung war die verspätete Eisenlieferung aus dem Ausland.

In der Nacht vom 24./25. April 1939 konnten die alten Weichen und Geleiseanlagen auf der Brücke endlich entfernt und die Verbindungsstücke für die neue Doppelspur, für welche durchgehend neues Schienenmaterial verwendet wurde, eingesetzt werden. Damit war ein alter Übelstand beseitigt, der einer der Hauptgründe für diese Brückenverbreiterung gewesen war: das lästige Warten auf die Gegenkurse am Wettsteinplatz und beim Kunstmuseum. Die restlichen Arbeiten waren dann bald erledigt, so daß die Vollendung der Brückenverbreiterung schon am Sonntag, den 4. Juni 1939 mit einem Volksfest gefeiert werden konnte.

Die Linie vom Westplateau nach Birsfelden

Die Birsfelder Linie schließt am Aeschenplatz, diejenige nach der Missionsstraße am Barfüßerplatz an die 1895 eröffnete Stammlinie an; sie wird seit ihrer Eröffnung, abgesehen von den Verlängerungen an beiden Enden, unverändert betrieben.

Gegen den Anschluß am Barfüßerplatz und die Linienführung durch den Kohlenberg waren zwar Bedenken angemeldet worden, da eine solche Verbindung für das Spalenquartier einen Umweg nach dem Stadtzentrum bedeute. Hiezu äußerte sich der Regierungsrat in dem am 9. April 1896 dem Großen Rate vorgelegten Ratschlag wie folgt: «Hiegegen ist aber zu sagen, daß eine direkte Verbindung der Spalenvorstadt mit dem Markte noch lange Zeit unmöglich sein wird und daß sich die Verschiebung des Anschlusses des Spalenquartiers an die Stammlinie bis zur Erstellung einer breiten fahrbaren Straße vom Markt oder von der Gerbergasse an den Petersgraben nicht rechtfertigen würde; auch ist es sehr fraglich ob nach Erstellung einer solchen Straße die Einleitung der Spalenvorstadtlinie in die Gerbergaßlinie als tunlich erscheinen würde, da eine Vermehrung des Straßenverkehrs durch die Gerbergasse große Bedenken erweckt.» Die überaus steile Strecke des Kohlenbergs bildete seinerzeit den Anlaß zur Beschaffung der ersten zweimotorigen Triebwagen. Sie macht aber auch heute noch zu schaffen. 1968 erfolgte hier der Einbau der ersten elektrischen Fahrbahnheizung zur Verhinderung der Vereisung.

Der Große Rat bewilligte in seiner Sitzung vom 23. April 1896 den erforderlichen Kredit. Noch im gleichen Jahre wurde mit der Erstellung der Geleiseanlagen begonnen. Das nötige Schienenmaterial stammte von der Aktiengesellschaft Phoenix in Laar bei Ruhrort. Am 23. Dezember 1896

erteilten die eidgenössischen Räte auch die Konzession für das im Kanton Basel-Landschaft gelegene Teilstück von der Birsbrücke bis ins Dorf Birsfelden. Dieses war die erste nicht im Gebiete des Kantons Basel-Stadt gelegene Strecke der Basler Straßenbahnen.

Der Großratsbeschluß vom 23. April 1896 bezog sich zunächst nur auf die Linie bis zur Breite, doch wurde der Regierungsrat gleichzeitig aufgefordert, die Verlängerung der Linie über die Birsbrücke bis ins Dorf Birsfelden «beförderlich an die Hand zu nehmen». Sobald seitens des Landrates von Baselland die Bewilligung zur Benützung der Kantonsstraße vorlag, erklärte sich der Große Rat durch einen Beschluß vom 29. Oktober 1896 mit der Weiterführung bis ins Dorf Birsfelden einverstanden.

Am 10. Mai 1897 wurde der Betrieb zwischen Burgfelderplatz und Birsfelden eröffnet. Die neue Linie hatte schon im folgenden Jahr eine ganz besondere Belastungsprobe zu bestehen, und zwar anläßlich des basellandschaftlichen Kantonalturnfestes, das am 7. August 1898 in Birsfelden stattfand. An diesem Tage wurden, allerdings auf dem ganzen Netz, an 31 866 Fahrgäste 17 566 Billette à 10 Rp. und 14 300 Billette à 20 Rp. verkauft, woraus eine Einnahme von Fr. 4 616.60 resultierte (am zweiten Mustermesse-Samstag 1968 waren es Fr. 119 636.–!).

Seit der Eröffnung der Birsfelder Linie berührten nun drei Linien den heutigen Bankenplatz (damals wurde diese Haltestelle als «Handelsbank» bezeichnet). Im fahrplanmäßigen Dienst fuhren dort alle sechs Minuten je zwei Wagen einer Linie vorbei, also sechs Wagen in sechs Minuten, oder sechzig Wagen pro Stunde. Die «National-Zeitung» bemerkte dazu am 18. Mai 1897: «Zur Verhütung von Unfällen hat denn auch die Bahnverwaltung einen ständigen Wärter an jenem Punkt stationiert, dem speziell die Überwachung des ungeheuren Verkehrs obliegt.» Heute fahren von sechs Linien doppelt so viele, jedoch bedeutend längere Tramkurse vorbei, und die Regelung des Verkehrs erfolgt mit Ampeln.

Am 12. Juni 1906 wurde die Linie vom Burgfelderplatz bis zum Kannenfeldgottesacker verlängert; diese doppelspurige Strecke baute man in Verbindung mit der Korrektion der inneren Burgfelderstraße, in die vor dem Hilfsspital (heute Felix-Platter-Spital) auch ein Abstellgeleise für nur in den Hauptverkehrszeiten benötigte Anhängewagen zu liegen kam.

Mit dem Ratschlag Nr. 2955 vom 25. Juni 1929 beantragte der Regierungsrat dem Großen Rate, die Verbreiterung der Burgfelderstraße zwischen der Straßburgerallee und dem projektierten Industriering zur Beschaffung von Arbeitsgelegenheit ausführen zu lassen. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß mit dieser Straßenverbreiterung aus technischen Gründen auch die Verlegung der Straßenbahngeleise vorzunehmen sei. Wenige Tage später

Bis zum Jahre 1903 benützten die nach dem Kleinbasel fahrenden Wagen die eingeleisige Strecke durch die Eisengasse.

Anfänglich war auch die Linie durch die Gerbergasse nur eingeleisig.

Am Aeschenplatz stand früher der Springbrunnen, welcher im Jahre 1908 der Geleiseanlage für die Vorortlinien weichen mußte.

Die Endhaltestelle vor dem alten Badischen Bahnhof. Die damalige Bahnhofstraße ist heute als Riehenring bezeichnet.

stellte der Regierungsrat dem Großen Rat noch den Ratschlag Nr. 2956 für die Verlängerung der Straßenbahnlinie zu. Die Legislative behandelte beide Vorlagen in ihrer Sitzung vom 4. Juli 1929 und faßte die Beschlüsse gemäß den Anträgen. Den Betrieb bis zur heutigen Endhaltestelle bei der Burgfelder Grenze nahm man am 15. Mai 1930 auf. Seither besteht dort auch eine Geleiseschleife mit Abstellgeleisen.

Anfänglich war geplant, diese Weiterführung gleichzeitig mit einer Verlängerung am andern Ende der Linie in Angriff zu nehmen. Es zeigte sich aber, daß das Birsfelder Projekt wegen der damit zu verbindenden Straßenkorrektion zunächst weitere Abklärungen erforderte.

Erst am 23. April 1931 konnte der Regierungsrat einen Ratschlag betreffend die Verlängerung der Linie in Birsfelden vorlegen. Der Betrieb an der seinerzeitigen Endhaltestelle bei der Schulstraße bedurfte dringend der Sanierung, fand doch der Richtungswechsel der dort endigenden Tramzüge und das Umkuppeln der Anhängewagen mitten in der stark befahrenen Ausfallstraße von Basel nach Zürich statt. Da aber in unmittelbarer Nähe kein genügend großes Terrain für eine Schlaufenanlage zur Verfügung stand, sah man eine Linienverlängerung von rund 800 m bis zum Eingang des Hardwaldes vor. So erhielt auch das unmittelbar am Waldrand liegende neue Wohnquartier Birsfeldens einen Anschluß an das Tramnetz. Der Große Rat faßte seinen Beschluß am 7. Mai 1931, und die Eröffnung der neuen Strecke fand am 22. Mai 1932 statt. Auch diese Endhaltestelle verfügt seit Beginn über eine Kehrschleife mit Abstellgeleisen.

Von einer Beteiligung der Gemeinde Birsfelden an den Kosten dieser Verlängerung glaubte man absehen zu dürfen, da die Gemeinde bereits durch die damit verbundene Straßenkorrektion sehr stark in Anspruch genommen wurde. Von den auf Fr. 380 000.– budgetierten Kosten hatte Birsfelden die eine Hälfte zu übernehmen, während der Kanton Basel-Landschaft die andere Hälfte tragen mußte. Auch lag die Anlegung der Geleiseschleife ja vor allem im Interesse der Basler Straßenbahnen.

Es bleibt nur noch zu erwähnen, daß in den Jahren 1931/1932 die alte Birsbrücke, auf der die einspurige Tramlinie verlegt war, durch die heutige, viel breitere Brücke ersetzt wurde. In der Nacht vom 15./16. Dezember 1931 verschob man zunächst die alte Brücke um sieben Meter flußaufwärts. Die beidseitig provisorischen Zufahrten waren so vorbereitet worden, daß die neuen Anschlüsse unmittelbar nach der Brückenverschiebung erfolgen konnten. Der Betrieb über die Brücke blieb aber von 22 Uhr bis um 16 Uhr des folgenden Tages unterbrochen. Der doppelspurige Betrieb über die neue Brücke wurde am 26. Juli 1932 aufgenommen. Die alte Brücke dient noch heute in der Verlängerung der Redingstraße als sehr willkommene

Verbindung zwischen der Birsstraße in Basel und der Birseckstraße in Birsfelden.

Über die nach dem Zweiten Weltkrieg geforderte, aber nicht verwirklichte Umstellung der Birsfelder Linie auf Trolleybusse wird im Abschnitt über den Trolleybusbetrieb berichtet werden.

Die Linie nach Kleinhüningen

Als dritte zusätzliche Linie hatte der Große Rat in seiner Sitzung vom 23. April 1896 die Erstellung der Strecke vom Claraplatz bis zur Wiesenbrücke bei Kleinhüningen beschlossen. Die Schienen und Weichen bestellte man diesmal wieder beim Georgs-Marien-Bergwerks-und-Hüttenverein in Osnabrück.

Das Teilstück Claraplatz–Klybeckschloß wurde schon am 14. April 1897, also im gleichen Zeitpunkt wie die Wettsteinbrückelinie in Betrieb genommen. Gleichzeitig fand übrigens auch die Eröffnung des neuen Depots Klybeck mit angeschlossener Werkstätte statt, denn das kleine Depot an der Hammerstraße 32 genügte nur gerade für die Wagen der Stammlinie und war nach der im Jahre 1897 durch die Eröffnung von drei neuen Linien notwendig gewordenen Rollmaterial-Vermehrung nicht mehr ausreichend.

Bei einer am 12. April durchgeführten Probefahrt in der Klybeckstraße beging ein Knabe die Unvorsichtigkeit, seinen mit Eiern und Butter beladenen Handwagen zu nahe am Tramgeleise stehen zu lassen, während er in einem nahen Hause eine Besorgung erledigte. Der Tramwagen kam mit diesem Handwagen in Berührung, so daß etwa zweihundert Eier und etliche Butterballen mit dem Straßenpflaster Bekanntschaft machten.

Die Korrektion der Kleinhüningerstraße verzögerte die Geleisearbeiten in dieser Straße etwas, so daß der fahrplanmäßige Betrieb bis zur Wiesenbrücke bei Kleinhüningen erst am Sonntag, den 16. Mai 1897 aufgenommen werden konnte. Der erste Wagen war mit einem Kranz geschmückt, und die hocherfreuten Kleinhüninger hatten ihre Häuser beflaggt.

Zugunsten einer Verlängerung über die Wiesenbrücke bis ins Dorf Kleinhüningen, welches damals noch eine selbständige Gemeinde war, hatte Adam Strübin einen Anzug eingereicht, als der Große Rat am 29. Oktober 1896 die Weiterführung der Breitelinie bis ins Dorf Birsfelden beschloß. Der Regierungsrat schlug zwar in der Sitzung vom 25. Februar 1897 dem Großen Rate vor, über diesen Anzug zur Tagesordnung überzugehen. Es entspann sich aber trotzdem eine längere Diskussion. Überdies war eine von etwa hundert Bürgern und Einwohnern Kleinhüningens unterzeichnete

Petition eingegangen, die eine Weiterführung bis ins Dorf, Ecke Pfarrgasse verlangte.

Von Ed. Riggenbach stammte ferner ein Rückweisungsantrag, mit dem Auftrag, auch eine Verlängerung bis zum Polizeiposten unter Umgehung der Dorfstraße zu studieren. In der Abstimmung wurde dieser Ordnungsantrag aber mit großer Mehrheit gegen vierzehn Stimmen abgelehnt.

Hierauf stellte Adam Strübin den Antrag, es sei für eine Verlängerung der Tramlinie über die Wiesenbrücke bis zur Pfarrgasse ein Kredit von Fr. 18 000.– zu Lasten des Anlagekapitals zu bewilligen. Mit nur 44 Stimmen erhob ihn der Rat zum Beschluß. Auf den Vorschlag der Exekutive, die von Regierungsrat Dr. Paul Speiser vertreten wurde, entfielen bloß 28 Stimmen. Dieses letzte Teilstück konnte dann am 29. September 1897 eröffnet werden. Anfänglich wurde die Kleinhüninger Linie nicht besonders gut frequentiert, denn im Jahresbericht der B. St. B. für das Jahr 1897 ist zu lesen, daß sie ein Einnahmenergebnis erzielte, das knapp zur Deckung der Betriebsausgaben reichte.

Die Wagen der Kleinhüninger Linie befuhren in den ersten sechs Jahren ihres Bestehens lediglich die Strecke Claraplatz–Kleinhüningen. 1903 erfolgte zunächst die Verbindung der bis anhin selbständigen Linien Claraplatz–Kleinhüningen und Barfüßerplatz–Allschwilerstraße, wodurch sich mit den Wagen der Stammlinie auf der Gemeinschaftsstrecke Claraplatz–Barfüßerplatz erstmals ein 3-Minuten-Betrieb ergab. Später wurde aber der stadtseitige Endpunkt der Kleinhüninger Linie wiederholt geändert.

Während langer Jahre verunmöglichten zwei Hindernisse die Führung von Anhängewagen nach Kleinhüningen, die Spitzkehre am Claraplatz und die fehlende Umstellmöglichkeit in Kleinhüningen. Als 1921 die Spitzkehre am Claraplatz verschwunden war, galt es, in Kleinhüningen eine Wendemöglichkeit zu schaffen. Der Regierungsrat beantragte daher am 30. März 1922 dem Großen Rate die Erstellung eines Ausweichgeleises an der ehemaligen Endhaltestelle. In der Folge zeigte sich aber eine noch bessere Lösung, da die Sägerei Herbst mietweise für einige Jahre das Areal für eine Kehrschleife und ein Abstellgeleise zur Verfügung stellte. Hierüber stellte der Regierungsrat dem Großen Rat am 7. September 1922 einen Nachtragsbericht zu. Der benötigte Kredit belief sich auf Fr. 42 000.– für die Erstellung einer Kehrschleife und auf Fr. 20 000.– für die Korrektion der Dorfstraße. Nachdem die Großräte Justin Gehrig und B. Schnyder in empfehlendem Sinne gesprochen hatten, wurden diese Kredite am 12. Oktober 1922 bewilligt. Beim Bau der Kehrschleife im Jahre 1923 mußten wegen der bei der Ruhrbesetzung verfügten Beschlagnahme des bestellten Schienenmaterials die Kurven aus vorhandenem Schienenmaterial gebogen werden.

Wegen der Erstellung von Drainage-Anlagen zur Unschädlichmachung des Rückstaues des Rheinkraftwerkes Kembs mußte Ende November 1931 der Trambetrieb von der Kleinhüningerstraße ganz in die Gärtnerstraße verlegt werden. Zur Verbindung der Haltestelle Gießliweg in der Kleinhüningerstraße hatte das Baudepartement zunächst einen Fußweg nach der Gärtnerstraße erstellt, wo sich eine Ersatzhaltestelle befand. Nach Vollendung der Drainage-Anlagen wurde der noch heute bestehende Einrichtungsverkehr in der Weise eingeführt, daß die Kurse aus der Stadt durch die Gärtnerstraße und diejenigen nach der Stadt durch die Kleinhüningerstraße geleitet wurden. Diese Regelung hatte sich übrigens schon für den Großverkehr anläßlich des Gordon-Bennet-Wettfliegens von 1932 ausgezeichnet bewährt.

Obwohl der Große Rat am 9. Juli 1931 auf den Antrag von J. Kaufmann beschlossen hatte, die zufolge der Drainage-Arbeiten beschlossene Verlegung der Straßenbahngeleise in die untere Gärtnerstraße habe nur provisorischen Charakter, unterblieb die Wiederherstellung des alten Zustandes, denn die neue Führung im Einwegverkehr hatte ihre ganz bestimmten Vorteile. Gestützt auf den Ratschlag Nr. 3327 beschloß der Große Rat am 18. Mai 1933 den erforderlichen Kredit für die Umgestaltung der Geleiseanlagen auf dem Hochbergerplatz, wobei man auf eine Schlaufenanlage verzichtete, da ja das Geleise Gärtnerstraße–Kleinhüningen (Hochbergerplatz)–Kleinhüningerstraße selbst eine solche bildete. Die neue Linienführung konnte ab 15. Dezember 1933 befahren werden.

Seither hat sich aber das nördlich der Wiese gelegene Gebiet vom friedlichen Dorf zu einem äußerst lebhaften Industriequartier entwickelt, und der Kleinhüninger Linie mangelt es nicht an Frequenz. Um den durch den starken Rheinhafen-Schwerverkehr überbeanspruchten Hochbergerplatz und auch die beiden Wiesenbrücken zu entlasten, wurde die Endhaltestelle Kleinhüningen auf das südliche Ufer der Wiese verlegt. Den für diese Arbeiten erforderlichen Kredit bewilligte der Große Rat am 12. Mai 1960 im Zusammenhang mit dem Neubau der im Zuge der Kleinhüningerstraße liegenden Brücke über die Wiese. Nachdem am 2. August 1960 mit den Bauarbeiten begonnen worden war, konnte die neue Geleiseanlage am 21. September 1960 in Betrieb genommen werden. Damit waren die Voraussetzungen für den Abbruch der 1885 erstellten eisernen Brücke über die Wiese geschaffen. Deren Ersatz war nachgerade dringend geworden, mußte sie doch 1960 noch mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung belegt werden. Die neue, tramfreie Brücke wurde am Samstag, den 14. Mai 1962 eingeweiht. Bei der neuen Endhaltestelle erstellte man als Ersatz für die in der Kleinhüninger-Anlage ausgebauten Abstellgeleise dem Flusse entlang zwei neue. Damit erhielt die Kleinhüninger Linie ihre heutige Form.

Die Linie durch die Allschwilerstraße

Gestützt auf einen am 8. Dezember 1898 vom Regierungsrat vorgelegten Ratschlag, beschloß der Große Rat am 9. Februar 1899 wiederum eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes. (Die neuen Linien sind in diesem und den drei folgenden Kapiteln beschrieben.) Als erste konnte am 1. Juni 1900 die beim Stadttheater von der Stammlinie abzweigende, durch die Steinentorstraße und die Austraße nach der Allschwilerstraße führende Strecke eröffnet werden.

Vorher mußte aber der Birsigtalbahnhof aus der Steinentorstraße (beim Brunnen neben dem Ganthaus) auf die Heuwaage verlegt werden. Eine zweigeleisige Tramlinie wäre neben der seit 1887 bestehenden Linie der Birsigtalbahn in der Steinentorstraße nicht möglich gewesen. Eine einspurige Tramlinie hätte jedoch die Leistungsfähigkeit der ganzen Strecke wesentlich beeinträchtigt. Den für eine Doppelspur nötigen Raum konnte man sich nur durch die Beseitigung der Birsigtalbahn bis zur Heuwaage beschaffen. Ein Vertrag wurde abgeschlossen; danach waren die neuen Geleiseanlagen und das Stationsgebäude von der Verwaltung der B. St. B. zu erstellen. Während die Geleiseanlage auf der Heuwaage als Ersatz für das alte Geleise in der Steinentorstraße Eigentum der Birsigtalbahn wurde, mußte diese für die Benützung des neuen Stationsgebäudes anfänglich einen Mietzins bezahlen. Die neue Geleiseanlage der Birsigtalbahn konnte schon am 2. April 1900 in Betrieb genommen werden, das neue Stationsgebäude allerdings erst Ende August.

Eine andere Beeinträchtigung mußte sich die nach der Allschwilerstraße führende Linie freilich noch ein ganzes Jahr gefallen lassen. Da der Niveauübergang mit der damals noch durch den heutigen Spalenring führenden Elsässerbahn nur zu Dienstfahren, d.h. zum Wagenverkehr mit dem Depot Allschwilerstraße, benützt werden durfte, mußten die Fahrgäste bei dieser Niveaukreuzung umsteigen. Der durchgehende Betrieb konnte erst auf den 15. Mai 1901 eingerichtet werden, nachdem die Elsässerbahn am 12. Mai 1901 in ihr heutiges Trasse verlegt worden war.

Für die Dauer der Kantonalen Gewerbeausstellung, welche vom 15. Mai bis 16. Oktober 1901 auf der Schützenmatte stattfand, erstellte man von der Austraßenlinie abzweigend eine direkte doppelspurige Verbindung mit dem Ausstellungsplatz. Die Geleiseanlage, welche nur provisorischen Charakter hatte, entfernte man nach Schluß der Ausstellung wieder.

Die Linie wurde anfänglich zwischen Barfüßerplatz und Allschwilerstraße betrieben, und zwar mit Intervallen von sechs Minuten. Im Jahre 1903 erfolgte jedoch, wie wir bereits vernommen haben, eine Vereinigung mit

der Kleinhüninger Linie. Nachdem man im Jahre 1904 auf der Strecke Schützenmattstraße–Spalenring das zweite Geleise eingebaut hatte, war die ganze Linie Barfüßerplatz–Allschwilerstraße doppelspurig.

Mit der Eröffnung dieser Linie nahm man auch das Depot Allschwilerstraße in Betrieb. Dessen Erstellung hatte der Große Rat ebenfalls am 9. Februar 1899 gutgeheißen. Über die fünf Jahre später beschlossene Weiterführung nach Allschwil soll in einem besonderen Kapitel berichtet werden.

Die Linie nach St. Ludwig (St-Louis)

Die zweite Linie, welche der Große Rat am 9. Februar 1899 beschloß, führte durch die St.-Johanns-Vorstadt und die Elsässerstraße nach der Landesgrenze bei St. Ludwig. Ziffer IV des Großratsbeschlusses ermächtigte den Regierungsrat überdies, sich wegen der Übernahme einer Straßenbahnlinie von der Landesgrenze bis ins Dorf St. Ludwig durch die Verwaltung der B. St. B. mit den elsässischen Behörden zu verständigen.

Die Verlegung der Geleise ging im allgemeinen prompt vor sich und geriet nur zwischen Blumenrain und Marktplatz wegen der rückständigen Schiffländekorrektion für einige Zeit ins Stocken. Aus diesem Grunde wurde zunächst nur die Strecke zwischen dem Totentanz und der Landesgrenze eröffnet, und zwar am 30. Juni 1900. Da das Teilstück Totentanz–Marktplatz erst am 1. September 1900, also nach Fertigstellung der Marktgasse, in Betrieb genommen werden konnte, bestand während zweier Monate eine Verbindung mit dem übrigen Tramnetz lediglich durch ein über die Johanniterbrücke führendes Dienstgeleise, das übrigens erst von 1916 an fahrplanmäßig von einer Tramlinie (Nr. 12) befahren wurde.

Dank der zuvorkommenden Haltung der deutschen Kreisbehörde ging auch der Bau der Linie jenseits der Landesgrenze anstandslos vonstatten, und deren Betrieb konnte am 20. Juli 1900, am Tage vor Beginn der St.-Ludwiger-Kilbi aufgenommen werden. Vorderhand befand sich die Endhaltestelle beim deutschen Zoll, der sich damals neben der die Straße noch à niveau kreuzenden Bahnlinie nach Hüningen befand. Erst nach der Errichtung der Eisenbahnüberführung wurde die Tramlinie weitergeführt, so daß der Betrieb bis zur katholischen Kirche am 1. Mai 1911 aufgenommen werden konnte. Die jenseits der Landesgrenze gelegene Strecke erstellten die B. St. B. im Auftrage der Gemeinde St. Ludwig, die ihrerseits den Betrieb an den Erbauer verpachtete.

Das Blumenrain-Teilstück dieser Linie war übrigens diejenige Strecke der Innenstadt, welche man zuletzt auf Doppelspur ausbaute. Erst nach dem

Umbau des Hauses St.-Urban-Eck konnte 1922 das zweite Geleise zwischen Spiegelgasse und Totentanz gelegt werden. Wegen der schmalen Fahrbahn erwies es sich als unumgänglich, zwischen Petersgasse und Petersgraben eine Geleiseverschlingung anzuordnen, die erst in Verbindung mit der Korrektion des Blumenrains in den Jahren 1936/1937 wegfiel. Eine ähnliche Geleiseverschlingung an der Greifengasse war schon 1929 verschwunden.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges mußte der Betrieb jenseits der Landesgrenze eingestellt werden. Am 1. Oktober 1915 gelang es, einen Pendelbetrieb einzurichten; der durchgehende Betrieb konnte erst auf den 1. Juni 1923 wieder aufgenommen werden. Diesem machte dann der Zweite Weltkrieg ein Ende. In der Folge ruhte der Tramverkehr in St-Louis außerordentlich lange. Endlich, am 1. August 1947 folgte, und zwar mit elsässischem Personal, wenigstens wieder ein Pendelbetrieb, wobei die Wagen anstelle der Liniennummer ein Kopfschild mit der Aufschrift «St-Louis» trugen.

Aus Rentabilitätsgründen verzichteten dann die Basler Verkehrsbetriebe auf eine Erneuerung des Pachtvertrages über den 31. Dezember 1957 hinaus. Seit dem 1. Januar 1958 betreibt die Stadt St-Louis einen Autobusbetrieb; das neue Unternehmen verlängerte gleichzeitig die Linie von der katholischen Kirche bis zum Friedhof. Eine weitere Autobuslinie verbindet im Stundenbetrieb, in den Hauptverkehrszeiten häufiger, Bourgfelden über St-Louis mit Huningue.

Die Linie nach dem Gundeldingerquartier

Die dritte Linie, deren Erstellung der Große Rat am 9. Februar 1899 beschlossen hatte, führte ins Gundeldingerquartier. Das hinter dem Centralbahnhof gelegene Quartier hatte berechtigterweise ebenfalls einen Anschluß an das Straßenbahnnetz verlangt. Das Umbauprojekt dieses Bahnhofs war aber noch nicht bereinigt, und immer noch bestand beispielsweise anstelle der Margarethenbrücke ein Niveauübergang von der äußeren Elisabethenstraße zur Margarethenstraße. Der Regierungsrat schlug daher im Jahre 1899 vor, das Gundeldingerquartier zunächst über die Münchensteinerbrücke an das Tramnetz anzuschließen. Die Strecke zweigte am Aeschenplatz von der Stammlinie ab und führte durch die St. Jakobs- und die Münchensteinerstraße über die Münchensteinerbrücke nach der Thiersteinerallee, wo sie in die Güterstraße abbog und diese bis zur Margarethenstraße befuhr. Die Strecke wurde am 2. August 1900 eröffnet. Wer also aus dem vorderen Gundeldingerquartier nach der Stadt fahren wollte, mußte, sofern er es nicht vorzog, zu Fuß zu gehen, einen langen Umweg über die

Münchensteinerbrücke in Kauf nehmen. Man mag damals noch mehr Zeit gehabt haben als heute. Immerhin dauerte dieser Zustand nur bis zum Jahre 1902.

Am 2. Juni 1902 wurde das am Centralbahnplatz gelegene Aufnahmegebäude der inzwischen an die Schweizerischen Bundesbahnen übergegangenen Schweizerischen Centralbahn wegen der Erstellung eines Neubaues geschlossen. Von diesem Tage an mußten die Bahnbenützer die Züge durch einen behelfsmäßigen Zugang an der Güterstraße erreichen. Vor den gegenüber dem Anfang der Gempenstraße liegenden provisorischen Bahnhof wurde auch die in der Güterstraße liegende Linie geführt.

Nachdem die Margarethenbrücke erstellt worden war, leitete man ab 3. September 1902 ebenfalls die via Wettsteinplatz vom Badischen Bahnhof kommende Linie durch die äußere Elisabethenstraße und über die neue Brücke zum provisorischen Bahnhof an der Güterstraße. Damit hatte auch das vordere Gundeldingerquartier einen befriedigenden Tramanschluß an die Stadt erhalten. Als am 24. Juni 1907 mit der Inbetriebnahme des neuen Aufnahmegebäudes die Wagen dieser Linie wieder an den Centralbahnplatz geführt wurden, diente das in der äußeren Elisabethenstraße liegende Geleise noch während langer Jahre als Abstellgeleise für nur in den Stoßzeiten benötigte Anhängewagen.

Es vergingen dann allerdings mehr als zweieinhalb Jahrzehnte, bis der direkte Anschluß des vorderen Gundeldingerquartiers erneut Wirklichkeit werden konnte. Wir wollen ihn später bei der Behandlung der durch die Innere Margarethenstraße führenden Linie betrachten.

Die Linie im Spalenring

Die vierte Linie, welche der Große Rat am 9. Februar 1899 beschloß, war die vom Centralbahnplatz über den Viadukt nach dem Spalenring führende Linie. Wer heute im Großraumwagen über den Viadukt fährt, ahnt wohl kaum, daß dieser einmal als Eisenbahnviadukt für die vom Elsässerbahnhof nach dem St.-Johann-Bahnhof führende Strecke der Elsässerbahn diente. Erst nachdem diese im Jahre 1901 an die Peripherie der Stadt verlegt worden war, wo sie noch heute fährt, konnte das alte Bahntrasse zur schönen, breiten Ringstraße – Steinenring/Spalenring/Kannenfeldstraße – ausgebaut werden.

Mit einem Kostenaufwand von rund Fr. 635 000.– wurde der ehemals nur 7,50 m breite Birsigviadukt verbreitert, indem man die Pfeiler und Gewölbe der sieben Öffnungen beidseitig um je 4,45 m verlängerte. Außerdem

wurden unter den Gehwegen massive Auskragungen von je 0,80 m angebracht. Als diese Arbeiten beendigt waren, konnte am 10. September 1903 das erste Teilstück der Spalenringlinie, nämlich die Strecke vom Centralbahnplatz bis zum Burgfelderplatz, in Betrieb genommen werden.

Der Zweck der neuen Tramlinie war, den Bewohnern des Westplateaus eine direkte Verbindung mit dem Centralbahnplatz anzubieten, welche ihnen erlaubte, ohne Belastung der Innenstadtlinien zum Bahnhof SBB zu gelangen. Am 18. Dezember 1903 hatte der Große Rat die Erstellung der Kannenfeldstraße beschlossen, und zwar unter Ausschluß des Referendums, weil der Bau dieser Straße Gelegenheit bot, Arbeitslose zu beschäftigen. In dem vom Regierungsrat vorgelegten Ratschlag wurde ausgeführt, daß für die Erstellung der Straßenbahnlinie in dieser Straße eine besondere Vorlage folge. Sie wurde dem Großen Rate am 28. Januar 1904 unterbreitet. Dieser bewilligte den erforderlichen Kredit noch am gleichen Tage, ebenfalls unter Ausschluß des Referendums. Die Inbetriebnahme der bis zum Anfang der Straßburgerallee verlängerten Linie erfolgte am 29. Juli 1904; der Kannenfeldplatz in seiner heutigen Form bestand damals noch nicht.

Am 10. Oktober 1912 beschloß der Große Rat, gestützt auf einen entsprechenden Ratschlag des Regierungsrates, mit der Anlegung des Kannenfeldplatzes auch die Verlängerung dieser Linie durch die Entenweidstraße bis zur Elsässerstraße beim Lysbüchel. Für die Tramlinie bewilligte er einen Kredit von Fr. 125 000.– und für die Erstellung des Kannenfeldplatzes einen solchen von Fr. 48 000.–. Die verlängerte Tramlinie wurde am 26. Juli 1913 eröffnet. Auf der Teilstrecke St.-Johann-Bahnhof–Elsässerstraße fuhren die Wagen am 19. Dezember 1934 zum letztenmal. Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Linie über die Dreirosenbrücke verlegte man die Strecke vom folgenden Tage an in die Voltastraße und im Sommer 1963 in die Gasstraße.

Mit der am 10. Oktober 1912 beschlossenen Verlängerung der Spalenringlinie zum Lysbüchel war auch das Projekt einer Straßenbahnlinie vom St.-Johann-Tor durch den St.-Johanns-Ring zum Spalenring endgültig begraben. Bereits anläßlich der Behandlung des Berichtes betreffend den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes hatte der Große Rat in seiner Sitzung vom 11. Januar 1912 den Vorschlag für eine solche Linie zu weiterem Studium und erneuter Prüfung im Sinne eines rationellen Ausbaues der Spalenringlinie zurückgewiesen. Im erwähnten Bericht war vorgesehen, die Spalenringlinie nicht gegen den St.-Johann-Bahnhof, sondern durch den St.-Johanns-Ring zum St.-Johann-Tor und von dort über die Johanniterbrücke nach dem Kleinbasel zu führen. Eine Verbindung der Spalenringlinie mit den Quartieren jenseits des Rheines wurde erst zehn Jahre

später beschlossen. Darüber wird im Kapitel über die Transversallinie berichtet werden.

* * *

Während die Erstellung der beschriebenen neuen Linien bei ihrer Behandlung im Großen Rate am 9. Februar 1899 kaum Anlaß zu Bemerkungen gab, führte eine weitere Linie, die der Regierungsrat ebenfalls vorgeschlagen hatte, zu einer ausgedehnten Diskussion. Der Regierungsrat beantragte nämlich in dem am 8. Dezember 1898 dem Großen Rate unterbreiteten Ratschlag auch den Bau einer Linie von der damaligen Gewerbeschule (Lys) durch die Leimenstraße und die Oberwilerstraße bis zur Kantonsgrenze bei Binningen. Dabei bestand die Meinung, daß nach Erstellung einer damals in Aussicht genommenen, aber später nie gebauten Straße vom Petersgraben nach der Gerbergasse, die Linie durch diese Straße bis zur Hauptpost hätte weitergeführt werden sollen. Dr. Emil Stöcklin stellte jedoch den Antrag auf Rückweisung der Linie Gewerbeschule–Oberwilerstraße. Obwohl verschiedene Votanten für diese Linie plädierten, wurde sie mit 39 gegen 30 Stimmen gestrichen. Dr. Ed. Kern hatte ausgeführt, daß, wenn einzelne Straßen bzw. deren Bewohner diese Linie bekämpften, dies nichts anderes als eine Variation des bekannten Liedes «O heiliger St. Florian, verschone unsere Häuser, zünd lieber andere an» bedeute, weil jeder das Tram zwar gerne in seiner Nähe, aber wenn möglich nicht in der eigenen Straße haben wolle. Endgültig gebannt war im Bachlettenquartier diese «Gefahr» allerdings erst nach der im Jahre 1934 erfolgten Erstellung der nach Binningen führenden Linie über den Dorenbachviadukt.

Die Linie nach Arlesheim und Dornach

Die Birseckbahn führt heute ihren Betrieb selbst. Sie ließ ihn jedoch bis zum 31. Dezember 1915 durch die Basler Straßenbahnen besorgen, weshalb wir auch die Strecke Basel–Münchenstein–Arlesheim–Dornach kurz in unsere Betrachtung einbeziehen wollen.

Um die Jahrhundertwende bestand zwischen dem untern Birstal und der Stadt Basel einzig und allein die durch die Jurabahn hergestellte normalspurige Verbindung. Acht bis neun Züge täglich boten den Anwohnern völlig ungenügende Fahrgelegenheiten nach der Stadt. Zwischen den einzelnen Zügen bestanden Intervalle von bis zu vier Stunden, und trotz wiederholter Reklamationen an zuständiger Stelle konnte eine wesentliche Verbesserung dieses unhaltbaren Zustandes nicht herbeigeführt werden.

Ermutigt durch den Erfolg der in Basel eingeführten elektrischen Straßenbahnen reichte die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein am 23. Juni 1898 dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch für eine Trambahn Basel (Aeschenplatz)–Münchenstein–Arlesheim–Dornach ein. Die zuständigen Behörden der Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt wurden darauf von den Bundesbehörden zur Vernehmlassung eingeladen.

Der Kanton Basel-Landschaft empfahl am 19. Mai 1900, dem Konzessionsgesuch zu entsprechen und übermittelte gleichzeitig einen Beschluß des Landrates vom 10. Mai 1900, der die Benützung der Kantonsstraße regelte, soweit die Strecke nicht auf eigenem Bahnkörper lag. Der Kanton Solothurn erklärte in einer Zuschrift vom 29. Mai 1900, daß er für das kurze in seinem Kanton liegende Stück bei Dornach der Gesuchstellerin die Bewilligung zur Benützung der Straße erteilt habe. Die Erteilung einer analogen Bewilligung wurde seitens des Kantons Basel-Stadt jedoch abgelehnt. Dieser erklärte, daß durch das Gesetz zum Bau der kantonalen Straßenbahnen vom 10. Januar 1895 der Bau und Betrieb von Straßenbahnen im Kanton Basel-Stadt als öffentliche Angelegenheit erklärt worden sei. An Private könne daher keine Konzession erteilt werden, er wolle vielmehr die baselstädtische Strecke selbst erstellen.

Auf Grund dieser Vernehmlassungen wurde dann die Konzession für die Strecke von der Kantonsgrenze bis Dornach mit Bundesbeschluß vom 29. Juni 1900 erteilt. Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf den ihm von der Regierung am 24. Oktober 1901 vorgelegten Ratschlag Nr. 1299, beschloß am 9. Januar 1902 die Erstellung des baselstädtischen Teilstückes in der Münchensteinerstraße von der Münchensteinerbrücke bis zur Kantonsgrenze beim Dreispitz. Gleichzeitig genehmigte er den mit der Birseckbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb der Strecke von Basel nach Arlesheim und Dornach durch die Basler Straßenbahnen. Ein Antrag auf Kommissionsberatung wurde mit großer Mehrheit gegen vierzehn Stimmen abgelehnt.

Die Betriebseröffnung erfolgte am 6. Oktober 1902. Der Betriebsvertrag war auf eine Dauer von fünf Jahren abgeschlossen. Er galt für weitere fünf Jahre, sofern er nicht unter Einhaltung einer einjährigen Frist gekündigt wurde.

Nachdem der Vertrag abgelaufen war, gelang es nicht, ihn auf der bisherigen Basis zu erneuern. Wenn die von den Basler Straßenbahnen errechneten Kosten gedeckt werden sollten, mußte die Tramverwaltung eine Entschädigung verlangen, welche die früher bezahlte weit überstieg und die zu bezahlen der Birseckbahn nicht möglich war. Da sich diese weder zu einer Tariferhöhung noch zu einer Verpachtung ihrer Bahnanlage entschließen konnte, entschloß sie sich Ende 1914 grundsätzlich und am

24. September 1915 definitiv, ab 1. Januar 1916 den Betrieb auf eigene Rechnung zu übernehmen.

Für 1915 wurde wie schon für 1914 eine Übereinkunft betreffend die Verrechnung der Betriebskosten abgeschlossen. Da die eigenen Wagen erst im Laufe des Jahres 1916 eintrafen, stellten die B. St. B. gegen eine angemessene Entschädigung bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin ihr Rollmaterial zur Verfügung.

Die Birseckbahn besaß anfänglich vier Motorwagen, die von der Waggons- und Maschinenfabrik AG Bautzen gebaut waren (Nrn. 1–4). Im Jahre 1905 kamen zwei von der Schweizerischen Wagonsfabrik AG in Schlieren gelieferte Motorwagen dazu (Nrn. 5–6). Die weiteren Triebwagen sowie die nötigen Anhängewagen mußten gemäß Betriebsvertrag von den Basler Straßenbahnen bereitgestellt werden.

Als die Birseckbahngesellschaft die Betriebsführung selbst übernahm, mußte sie vom Jahre 1916 an eigenes Rollmaterial beschaffen (u.a. die Motorwagen Nrn. 11–14). Die letzten Neuanschaffungen erfolgten 1921 (u.a. die Motorwagen Nrn. 7–9). Dieser Fahrzeugpark ist heute vollständig veraltet, und an seine Erneuerung soll neben den beteiligten Gemeinden und den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn auch der Kanton Basel-Stadt einen wesentlichen Beitrag leisten.

Solange die Basler Straßenbahnen die Betriebsführung besorgten, fuhren ihre Wagen mit der Liniennummer 10 auch auf der Birseckbahn, da die dieser Gesellschaft gehörenden Motorwagen für den Betrieb bei weitem nicht ausreichten. Anderseits fuhren Birseckbahnwagen nur gelegentlich auch weiter als bis zum Aeschenplatz. So kamen am 19., 20. und 21. Juni 1953 anläßlich des Arlesheimer Dorffestes einige Extrakurse der BEB, bestehend aus einem zweiachsigen Motorwagen und einem zweiachsigen Anhängewagen, bis zur Schifflände. Die «National-Zeitung» berichtete dazu: «Die erste Fahrt am Freitag-Nachmittag hat unter den zahlreichen Passanten einiges Aufsehen erregt. Noch mehr aber staunte man, als auf der Rückfahrt von der Schifflände nach Arlesheim der BEB-Zug am oberen Steinenberg, nachdem er kurz vor dem Stoppsignal halten mußte, nicht mehr recht vorwärts kommen wollte, auf den Schienen zu schleifen und zu ‹strappeln› begann, bis schließlich die Fahrgäste ausstiegen und hinten zu stossen begannen. Mit vereinten Kräften konnte dann der ‹letzte Stich› genommen werden.»

Für Gesellschaftsfahrten verkehrten BEB-Wagen gelegentlich ebenfalls auf dem Stadtnetz, so z.B. anläßlich der Auffahrtszusammenkunft 1963 der nordwestschweizerischen Sektionen des Schweizer Alpenclubs, als man die auswärtigen Teilnehmer mit BEB-Wagen am Bahnhof SBB abholte, um sie

direkt nach dem Tagungsort Arlesheim zu führen. Ferner wurden im Jahre 1934 Probefahrten mit dem ersten zu einem Dreiachser umgebauten ehemals zweiachsigen Motorwagen auch auf Strecken in der Stadt unternommen. Die günstigen, mit den SLM-Untergestellen erzielten Ergebnisse veranlaßten die Direktion der Birseckbahn, die meisten zweiachsigen Motor- und Anhängewagen ebenfalls auf diese Art zu modernisieren und, wo noch nötig, mit der Druckluftbremse auszurüsten. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß sich das einzige wirklich schwere Unglück auf dieser Strecke am 19. März 1941 beim Depot Dreispitz ereignete. Ein Tramzug der Linie 11 rammte infolge falscher Weichenstellung einen von Arlesheim kommenden Zug der Birseckbahn.

Die Linie nach Allschwil

Erstmals im Jahre 1897 gelangte die Gemeinde Allschwil an den Basler Regierungsrat mit dem Begehren um Erstellung einer Straßenbahnlinie nach Allschwil. Dabei wurde auf den regen bestehenden Verkehr zwischen Basel und Allschwil hingewiesen und geltend gemacht, daß auch die Gemeinde Schönenbuch und ebenso die Gemeinden in der elsässischen Nachbarschaft an einer solchen Verbindung interessiert seien. Das Gesuch wurde noch wiederholt vorgebracht, hatte aber erst im Jahre 1903 Erfolg, nämlich dann, als die Gemeinde Allschwil auf die bevorstehende Korrektion der Basler Straße in Allschwil hinweisen konnte. Diese Gelegenheit wollte man nun doch dazu benützen, um von der Kantonsgrenze bis ins Dorf Allschwil die Geleise zu verlegen. Dies bot auf der beinahe eben verlaufenden Straße keine besonderen Schwierigkeiten, und die Verhandlungen über das Projekt gelangten im folgenden Jahre zum Abschluß. Damit fielen die übrigen Varianten außer Betracht, man hatte nämlich eine Zeitlang auch daran gedacht, via Bundesstraße–Bundesplatz–Neuweilerstraße oder via Oberwilerstraße–Holeestraße–Neuweilerstraße nach Allschwil zu fahren. Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft erteilte mit Beschluß vom 13. Juni 1904 die Bewilligung zur Benützung der Straße, im wesentlichen zu den gleichen Bedingungen wie im Jahre 1896 für die im basellandschaftlichen Birsfelden liegende Strecke.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterbreitete darauf am 7. Juli 1904 dem Großen Rate den erforderlichen Ratschlag und der benötigte Kredit wurde am 13. Oktober 1904 bewilligt. Zwei Vertreter Riehens hatten sich in der Diskussion für eine baldige Erstellung der Riehener Linie gewehrt, Dr. A. Fischer stellte sogar einen Antrag auf Rückweisung des Allschwiler Projektes, drang aber damit nicht durch.

Mit einer Eingabe vom 9. November 1904 gelangte der Regierungsrat an den Bundesrat mit dem Ersuchen, die Konzession zum Betrieb der neuen Linie zu erteilen. Der Bundesrat beantragte seinerseits den eidgenössischen Räten mit einer vom 19. Dezember 1904 datierten Botschaft, diesem Wunsche zu entsprechen, was sie am 22. Dezember 1904 erfreulich rasch taten.

Mit der Gemeinde Allschwil war eine Vereinbarung abgeschlossen worden, wonach Allschwil während fünf Jahren einen jährlichen Beitrag von Fr. 4000.– an die Betriebskosten zu leisten hatte. Der Bau der 2463 m langen Linie von der Kantonsgrenze bis ins Dorf Allschwil wurde am 15. Februar begonnen und am 30. Juni 1905 beendigt. Deren Kollaudation fand am 28. Juni statt, und die Betriebsaufnahme fiel auf den 1. Juli 1905.

Entsprechend den damaligen Verkehrsbedürfnissen richtete man zunächst einen vom Barfüßerplatz ausgehenden 24-Minuten-Betrieb ein, der in den Hauptverkehrszeiten auf zwölf Minuten verdichtet wurde. Ihre Feuerprobe hatte die Linie schon in ihrem ersten Betriebsmonat zu bestehen, und zwar am 30. Juli 1905 anläßlich des Musikfestes in Allschwil. An diesem Tage verzeichneten die Basler Straßenbahnen mit Fr. 5234.80 die größte Tageseinnahme des ganzen Jahres; ein Ergebnis, das erst mehr als drei Jahre später, am 20. September 1908 überboten wurde, nachdem allerdings inzwischen auch die Linie von der Isteinerstraße nach Riehen eröffnet worden war. Schon im Jahre 1906 meldete der Jahresbericht der B. St. B., daß auf der Linie nach Allschwil (wie übrigens auch auf derjenigen nach St. Ludwig) zur Beförderung der Arbeiter regelmäßig verkehrende Verstärkungswagen geführt werden mußten.

Auf den 1. Mai 1911 ergab sich die Gelegenheit, die Allschwiler Linie mit der am 17. Dezember 1910 eröffneten Hüninger Linie zu vereinigen. So wurden zwei Radiallinien zu einer Diametrallinie vereinigt und auf diese Weise bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges betrieben.

Ab 1. Dezember 1914 fuhren dann die Wagen der Allschwiler Linie nach Riehen. Mit der Aufnahme des durchgehenden Betriebes nach Lörrach, im Jahre 1926, entstand eine Linie von nahezu einer Stunde Fahrzeit, was oft zu unangenehmen Verspätungen führte. Daher wurde ab 22. Mai 1932 die Allschwiler Linie mit der vorher nur bis Morgartenring führenden Linie 9 verbunden. Deren Wagen fuhren ab Wiesenplatz (in verkehrsschwachen Zeiten später nur ab Barfüßerplatz). Auf dieser via Johanniterbrücke verkehrenden Linie wurden seinerzeit hauptsächlich die mit der Öldruckbremse, System «Pieper», ausgerüsteten Wagen eingesetzt. Der Zweite Weltkrieg bedeutete dann endgültig den Schlußstrich für die selbständige Linie 9. Mit dem sogenannten zweiten Kriegsfahrplan vom 4. Dezember 1939 wurde eine kombinierte Linie 6/9 geschaffen, welche betrieblich eine

einzige Linie bildete, wobei nach Allschwil fahrende Wagen die Liniennummer 9 trugen, ebenso die in der Gegenrichtung nicht bis Riehen, sondern nur bis Eglisee geführten Kurse. Die Verwendung der Liniennummer 9 wurde aber ab 28. November 1960 aufgehoben.

Die Allschwiler Strecke war anfänglich einspurig und wies nur bei der Haltestelle Ziegelei eine Kreuzungsmöglichkeit auf. Diese verlängerte man 1922 zunächst um 970 m. Der weitere Ausbau der Linie auf Doppelspur erfolgte aber erst in späteren Jahren; 1956 ließ sich endlich die letzte, 326 m lange Einspurstrecke im Allschwiler Dorfkern beseitigen. Im Jahre 1927 wurde bei der Endhaltestelle in Allschwil eine Geleiseschleife erstellt. Sie mußte 1949 umgebaut werden, damit sie auch von den neuen vierachsigen Großraumwagen befahren werden konnte.

Die Linie nach Reinach und Aesch

Mit einer Eingabe vom 30. April 1903 ersuchte ein unter dem Vorsitz von F. Pfaff aus Reinach gebildetes Aktionskomitee beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesbehörden um Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Aesch über Reinach nach dem Ruchfeld.

Der zur Vernehmlassung eingeladene Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft empfahl in seinem Bericht vom 14. Oktober 1903 diese Eingabe und legte zugleich den Beschluß des Landrates betreffend die Benützung der Straße vom 12. Oktober 1903 vor, woraus hervorging, daß die Frage der Mitbenützung der Kantonsstraße rechtsgültig geregelt war.

In der Folge beantragte der Bundesrat mit einer Botschaft vom 4. Dezember 1903 den eidgenössischen Räten die Erteilung der nachgesuchten Konzession. Diese wurde mit Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1903 an eine noch zu gründende Aktiengesellschaft erteilt. Die Konstituierung der letzteren erfolgte am 25. März 1906 im Hotel «Jura» in Aesch. Es ist aber hier nicht der Ort, die Geschichte der Trambahngesellschaft Basel–Aesch AG (TBA) in allen Einzelheiten zu schreiben. Hingegen sollen Betrieb und Ausbau der Strecke genauer verfolgt werden. Es war von allem Anfang an beabsichtigt, die Linie durch die Basler Straßenbahnen betreiben zu lassen, und dabei ist es bis heute geblieben.

Die Besonderheit der Geleiseanlage besteht darin, daß sie sich auf drei Eigentümer verteilt. Während die Strecke Aeschenplatz–Kantonsgrenze (2244,62 m) den BVB gehört, steht die Strecke Kantonsgrenze–Ruchfeld (471,28 m) im Eigentum der 1902 eröffneten Birseckbahn; die TBA ist also

bloß Besitzerin der Strecke Ruchfeld–Aesch (7789,93 m). Die Betriebslänge beträgt somit 10 505,83 m. Davon sind heute 9 906,70 m doppelspurig, und 8304,01 m liegen auf eigenem Bahnkörper. Es kann deshalb gesagt werden, daß die Geleiseanlage die Voraussetzungen für ein sehr leistungsfähiges Nahverkehrsmittel in jeder Hinsicht erfüllt. Der eigene Bahnkörper beginnt seit 1912 in Basel kurz nach der Münchensteinerbrücke. Vorher lagen die Geleise bis zu der inzwischen aufgehobenen Haltestelle Reinacherstraße in der Mitte der Münchensteinerstraße.

Bei der Betriebseröffnung waren auf der Strecke Ruchfeld–Aesch verhältnismäßig kurze Ausweichgeleise beim Heiligholz und in Reinach-Dorf vorhanden. Da beim Ruchfeld eine weitere Kreuzungsmöglichkeit bestand, war es schon damals möglich, die Linie mit vier Zügen zu betreiben. Aber bei Verspätungen wirkte sich die geringe Zahl von Kreuzungsstellen hemmend aus, und das Führen von Einsatzzügen war praktisch unmöglich.

Eine erste Erweiterung der Geleiseanlagen nahm man im Jahre 1926 vor. Am 12. April dieses Jahres konnte die neue Doppelspur vom Heiligholz bis zu der bei diesem Anlaß neu eröffneten Haltestelle Surbaum in Betrieb genommen werden, und am 8. Juni 1926 folgte die Doppelspur von Reinach-Dorf bis zur Bruggstraße. Dann dauerte es wiederum einige Jahre bis zum Weiterausbau der Linie etwas geschah. Auf den 3. Mai 1936 wurde die Doppelspur beim Heiligholz ein kurzes Stück stadteinwärts verlängert. Diese Verlängerung war nötig geworden, weil bei Kreuzungen von längeren Zügen – es wurden oft vier Anhängewagen mitgeführt – die letzten Wagen des von Aesch kommenden Zuges die Einmündung in die Reinacherstraße versperrten. Drei Jahre später, am 28. Januar 1939, erfolgte auch in Reinach eine Verlängerung der Doppelspur bis zur Landererstraße, wobei die Haltestelle «Brauerei» an die Landererstraße verlegt wurde. Darauf trat im Ausbau wiederum eine längere Pause ein.

Auf den 28. März 1956 baute man zunächst bei der Haltestelle Neuhof ein Ausweichgeleise ein. Am 30. August 1956 wurde die Strecke Surbaum–Landhof doppelspurig in Betrieb genommen, und am 24. Oktober 1956 folgte die Strecke Binningerstraße–Heiligholz. Seit dem 31. Oktober 1957 wird auch zwischen Landhof und Landererstraße sowie zwischen Neuhof und der 1955 eröffneten Haltestelle Steinacker doppelspurig gefahren.

Am 12. Oktober 1957 brachte die Baudirektion des Kantons Basel-Landschaft den BVB zur Kenntnis, daß jetzt mit dem Bau der neuen Geleiseanlage neben der begradigten Emil-Frey-Straße zwischen Tunnelweg und Binningerstraße begonnen werden könne. Da die nötigen Vorarbeiten seitens der BVB, welche im Auftrage und auf Rechnung der TBA handelte, beendigt waren, nahm man die Bauarbeiten sofort in Angriff. Sie konnten

Der Bahnübergang beim heutigen Burgfelderplatz. Auf dem unbebauten Areal (links) steht heute das Postamt Basel 12.

Auch die Strecke in der Spalenvorstadt war anfänglich nur eingeleisig.

Bis zum 1. April 1900 hatte die Birsigtalbahn ihre Endstation in der Steinentorstraße.

Motorwagen 67 (SIG/S & H) aus der 1900 in Dienst gestellten Serie 51–83 (später 23–55) auf der Fahrt nach St. Ludwig. Dieser Wagen diente ab 1952 als Rangierwagen Xe 2/2 2013 und wurde 1967 ausrangiert (siehe auch Umschlagbild).

dank der günstigen Witterung so beschleunigt werden, daß die 425 m lange Doppelspuranlage Tunnelweg–Binningerstraße schon am 1. November 1957 befahren werden durfte. Bei der Binningerstraße eröffnete man am gleichen Tage die Haltestelle Fichtenhölzli, seit 20. Oktober 1958 Fichtenwald genannt. Diese in bloß sechzehn Tagen erbrachte Arbeitsleistung, die nur durch eine bis in die letzte Einzelheit durchdachte Vorbereitung und durch eifrigste Mitwirkung des Personals möglich geworden war, fand auch in der Öffentlichkeit volle Anerkennung und wurde in der Oberbauwerkstätte hinter dem Depot Dreispitz mit allen Beteiligten gebührend gefeiert. Seit dem 18. September 1958 wird auch zwischen der Bruggstraße und dem Neuhof doppelspurig gefahren. Ins gleiche Jahr fielen ferner der Umbau der Geleiseanlage im Dorfe Reinach und eine durch die Korrektion der Emil-Frey-Straße zwischen Kantonsgrenze und Ruchfeld bedingte Verschiebung der Geleise.

Die dringend notwendige Straßenkorrektion im Dorfe Aesch konnte im Jahre 1962 endlich in Angriff genommen werden. Um die Straße tramfrei zu machen, verlegte man die Geleiseanlage zwischen der Haltestelle Kapelle und der Endstation auf einen eigenen Bahnkörper. Während man sich hier im Dorfkern mit einer Einspur begnügen mußte, war es auf der Teilstrecke Steinacker–Kapelle möglich, das einspurige Geleise ebenfalls auf Doppelspur auszubauen und auf den 12. Oktober 1962 in Betrieb zu nehmen. Seither ist die Linie Basel–Aesch mit Ausnahme von zwei kurzen Strecken vollständig auf Doppelspur ausgebaut, was sich nicht nur auf die Fahrplangestaltung, sondern auch auf die Betriebssicherheit sehr vorteilhaft auswirkt. Die beiden Zugszusammenstöße vom 15. Oktober 1933 beim Heiligholz und vom 14. Dezember 1935 in Reinach, welche zwar glücklicherweise keine Todesopfer gefordert hatten, unterstrichen die Notwendigkeit der Doppelspur in nicht geringem Maße.

Bei der Betriebseröffnung, am 7. Dezember 1907, bestanden noch keine Geleiseschleifen. Diejenige auf dem Aeschenplatz stand erst im Dezember 1908 zur Verfügung. Bis zu diesem Zeitpunkt mußten die Züge vor dem Polizeiposten in der St. Jakobsstraße umgestellt werden, wo zwei Geleisewechsel vorhanden waren, die auch dem Wenden der Züge der Birseckbahn dienten. Die Geleiseschlaufe auf dem Aeschenplatz blieb dann aber während mehr als vierzig Jahren die einzige der Linie 11, denn erst auf den 31. März 1949 konnte endlich auch am andern Ende, im Dorfe Aesch, eine solche in Betrieb genommen werden. Schließlich erhielt die Linie am 30. Januar 1956 bei der Haltestelle Surbaum eine dritte.

Der Wageneinsatz auf der mit Liniennummer 11 bezeichneten Aescher Linie ist charakterisiert durch die Verwendung verschiedener, nur in Einzel-

ausführung vorhandener Wagen. Diese sind im Abschnitt über das Straßenbahn-Rollmaterial beschrieben.

An der Generalversammlung der TBA vom Jahre 1909 wurde die Einführung des Kleingüterverkehrs angeregt. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft prüfte diese Frage eingehend. Die Aufgabe einer solchen Kleingüterbeförderung wäre wohl hauptsächlich der Transport landwirtschaftlicher Produkte nach der Stadt gewesen. Dabei wäre in erster Linie Reinach in Betracht gekommen, da dieser Ort keinen Bahnanschluß besitzt.

Die Basler Straßenbahnen stellten aber für einen allfälligen Güterverkehr die folgenden Bedingungen auf:

1. Die Billeteure sollten nichts mit der Güterbeförderung zu tun haben. Für die Aufgabestellen müßten daher besondere Personen bestimmt werden, welche die Güter zu taxieren und auf die Ankunft der betreffenden Kurse bereit zu halten hätten. Auch müßten die Güter unter besonderer Begleitung geführt werden, indem der Billeteur für einen allfälligen Verlust derselben nicht verantwortlich gemacht werden dürfte.
2. In Aesch könnte die Güterbeförderung nur ab Depot Aesch erfolgen, indem hier die Geleiseanlage eine weitere Beanspruchung des Personals beim Umstellmanöver nicht zulassen würde.
3. Auf dem Aeschenplatz müßte ein Güteraufnahmelokal erstellt oder gemietet werden, weil das dortige Aufnahmegebäude hiezu nicht eingerichtet sei und sich dazu auch gar nicht eignen würde.

Hieraus ging eindeutig hervor, daß die Einrichtung eines Güterverkehrs bedeutende Installationen und Kosten verursacht hätte, so daß es fraglich erschien, ob die Einnahmen die Ausgaben zu decken vermöchten. Der Verwaltungsrat der TBA konnte daher nicht an die Verwirklichung dieses Vorhabens denken.

Trotzdem kam es später einmal zu einer kriegsbedingten, beschränkten Güterbeförderung auf der Linie 11. Vom 12. März 1941 bis Ende 1942 führten die Basler Straßenbahnen für den Allgemeinen Consumverein beider Basel (ACV) Warentransporte bis nach Aesch aus. Dabei wurden ein Motorwagen und zwei Sommerwagen, bei denen die Sitze entfernt worden waren, verwendet. Für diese Fahrten setzte die Verwaltung pensionierte Bedienstete ein. Das Beladen der Wagen erfolgte im Abstellgeleise Kohlenstraße. Analoge Fahrten wurden im Jahre 1941 für den ACV eine Zeitlang auch nach Riehen und Allschwil durchgeführt.

Die Frequenz der Linie war anfänglich schwach. Für das Jahr 1910 wurde als höchste Tageseinnahme 909 Franken am Pfingstsonntag und als kleinste Tageseinnahme 67 Franken an einem Januartag gemeldet. Anders war es

im Januar 1911, als prächtige Schlittelbahnen im Einzugsgebiet der Endhaltestelle Aesch den Verkehr erhöhten. Nach der Mobilmachung von 1914 bewirkte die Anwesenheit von Truppen im Birstal eine große Frequenzzunahme. Große Bedeutung kam dieser Linie auch im Sonntagsausflugsverkehr zu, namentlich in den Jahren, bevor die SBB Ausflugsbillette ausgaben. Mit vielen andern erinnert sich der Verfasser an von Aesch aus unternommene Wanderungen nach dem Paßwang und zurück.

Die höchsten Beförderungsziffern, welche die Linie 11 je zu verzeichnen hatte, brachten der 23. September 1934 anläßlich des Winzerfestes in Aesch und der 29. September 1935 anläßlich des Winzerfestes in Reinach. Der Jahresbericht der TBA pro 1935 bemerkte dazu, daß die Basler Straßenbahnen den übermäßig großen Verkehr in ausgezeichneter Weise bewältigt hätten. Seither nahm die Frequenz stetig zu. Da im Einzugsgebiet viele neue Häuser und Wohnungen gebaut wurden, benützten stets mehr Leute das bequeme Verkehrsmittel.

Die besondere Art der Linie hatte auch außergewöhnliche Betriebsunterbrüche zur Folge. So mußte zum Beispiel infolge starken Schneefalls der Betrieb am Vormittag des 10. März 1931 teilweise unterbrochen werden. Wegen starker Vereisung der Stromleitung, ein Vorkommnis, das seit Bestehen der Strecke noch nie dagewesen war, konnten die Kurse am 1. Januar 1941 von 22.00 Uhr bis Betriebsschluß nicht mehr durchgehend, sondern nur noch zwischen Aeschenplatz und Gartenstadt geführt werden, desgleichen am 2. Januar 1941 von Betriebsbeginn bis 17.00 Uhr. Der Betrieb zwischen Gartenstadt und Aesch wurde während dieser Zeit mit Autobussen aufrechterhalten.

Bei einem am 4. März 1945 um 10.15 Uhr auf den Güterbahnhof Wolf erfolgten Fliegerangriff schlug eine Brisanzbombe bei Bahnkilometer 0,3 an der Münchensteinerstraße unmittelbar neben dem stadtwärts führenden Geleise ein. Durch die Explosion wurde dieses Geleise zerrissen und zur Seite geschleudert, das andere durch die aufgeworfenen Erdmassen in die Höhe und gegen die Straße gedrückt. Als das letztere provisorisch gerichtet war, konnte der Betrieb nach einem Unterbruch von acht Stunden zunächst eingeleisig wieder aufgenommen werden. Auch das linke Geleise durfte am gleichen Tage wieder provisorisch befahren werden, nachdem ein Geleisestück von zirka zwanzig Metern Länge eingebaut und der Bombentrichter mit einem Schwellenstapel überbrückt worden war. In rund zwei Wochen war dann die Bahnanlage wieder vollständig instand gestellt.

Anläßlich ihres 50jährigen Bestehens erklärte die TBA in ihrem Jahresbericht: «Die Basler Verkehrs-Betriebe haben den Betrieb unserer Bahn während 50 Jahren des Bestehens mit Umsicht und Sorgfalt geführt. In den

letzten Jahren verbesserten und erneuerten sie auch das Rollmaterial. Dem Pachtverhältnis mit den BVB ist es zu verdanken, daß 1931 die Tarifgemeinschaft zustande kam.»

Bis zum 31. Oktober 1931 hatte für die Aescher Linie ein eigenes Tarifsystem bestanden. Ausgegeben wurden neben Abonnementen Billette für einfache Fahrt und Retourbillette verschiedener Preiskategorien.

Als ab 1. April 1968 im Spätverkehr auch auf dieser Linie moderne Vierachser eingesetzt wurden, war dies nur möglich bei gleichzeitiger Verlängerung der Linie bis zur Schifflände, da die Kehrschleife am Aeschenplatz mit Zügen, die aus modernem Rollmaterial bestehen, nicht befahren werden darf.

Die Linie nach Riehen und Lörrach

Bei der Behandlung des Ratschlages über die Erweiterung des Straßenbahnnetzes überwies der Große Rat am 9. Februar 1899 dem Regierungsrat einen Anzug H. Weißenberger mit dem Auftrag, zu prüfen und zu berichten, ob nicht gleichzeitig mit den damals geplanten neuen Tramlinien auch eine solche nach Riehen zu erstellen sei. Dieser Anzug wurde durch eine mit 2850 Unterschriften versehene Petition unterstützt. Die Angelegenheit ruhte dann freilich einige Jahre, weil man anfänglich der Meinung war, die Linie könne erst nach der Vollendung des neuen Badischen Bahnhofs in Angriff genommen werden.

Aber im Sommer 1904 wurde das Projekt von der Bevölkerung in Riehen und Basel erneut erörtert. Am 31. August 1904 faßte eine öffentliche Versammlung im «Alten Warteck» eine Resolution, die dringend die Erstellung einer Straßenbahnlinie nach Riehen empfahl und deren Beweggründe Baumeister Florentin Acker dem Regierungsrat auf Grund eines in der Versammlung gehaltenen Referates eingehend auseinandersetzte.

Da sich der Bau des neuen Badischen Bahnhofs mehr und mehr verzögerte, beantragte der Regierungsrat im Jahre 1905 dem Großen Rate doch, die Linie nach Riehen nun auszuführen. Durch Beschluß vom 9. November 1905 genehmigte der Große Rat die verlangten Kredite für den Bahnbau und das Rollmaterial. Mit dem Bahnbau verbunden wurde die Korrektion der Riehenstraße. Da sich die dafür notwendigen Landerwerbungen sehr in die Länge zogen, konnte mit dem Bau der Tramlinie erst Ende 1907 begonnen werden. Die amtliche Kollaudation fand am 6. August 1908 statt, welcher sich am folgenden Tage eine von der Gemeinde Riehen veranstaltete Eröffnungsfeier anschloß.

Die «Basler Nachrichten» berichteten über diese Feier u. a.: «Der Himmel machte zum Glück ein freundliches Gesicht, als sich am Freitag punkt

11 Uhr die Gäste beim Bahnübergang an der Riehenstraße einfanden. Außer der Basler Regierung, den Vertretern des Großen Rates, den Gemeinderäten von Riehen und Bettingen waren auch der Bürgermeister von Lörrach und ein Vertreter der Großherzoglich-Badischen Staatsbahnen erschienen. An der Banngrenze zwischen Riehen und Basel harrten Ehrendamen, um den Gästen Ehrenwein zu kredenzen. Bei den weiteren Haltestellen hatten sich Gesangvereine aufgestellt und ließen ihre Lieder erschallen. Selbstverständlich fehlte auch das Bankett mit den obligaten Reden nicht. Der Bürgermeister von Lörrach wünschte, daß die Tramverbindung nicht in Riehen stehen bleibe, sondern in absehbarer Zeit bis Lörrach weitergeführt werde.»

Die neue Linie zweigte bei der heutigen Haltestelle «Riehenanlage» von der bestehenden Linie ab und querte das Geleise des alten Badischen Bahnhofs auf dem Niveauübergang der Riehenstraße. Die Anfangsstation lag jedoch auf der nördlichen Seite des Bahnübergangs, da die Geleisekreuzung nur für die Leerfahrten von und nach dem Depot benützt werden durfte. Die Strecke von der Isteinerstraße, die damals noch an der Riehenstraße begann, bis zum Schorenweg (heute «Im Surinam») war bloß als Provisorium gebaut worden, da sie mit der Eröffnung des neuen Badischen Bahnhofs abgebrochen werden mußte. Im übrigen folgte die Linie der Riehenstraße und der Äußeren Baselstraße bis zur Kirche in Riehen, wobei man die Geleise vom Schorenweg bis zur Bettingerstraße in Riehen auf einen eigenen Bahnkörper verlegte.

Schon 1910 begann der Bau der neuen Geleise in der Unterführung der Riehenstraße unter dem neuen Badischen Bahnhof; infolge verschiedener Arbeitsunterbrechungen konnte das verlegte Trasse aber erst vom 13. März 1911 an befahren werden. Am 25. Mai 1912 bewilligte der Große Rat die Kredite für die Verlängerung der Tramgeleise nach dem neuen Badischen Bahnhof durch die Rosentalstraße sowie für die Geleiseanlage in der Schwarzwaldallee vor dem Aufnahmegebäude. In der Nacht vom 13./14. September 1913 erfolgte der Anschluß an die neue Strecke.

Im Hinblick auf die vorgesehene Verlängerung der Linie bis nach Lörrach genehmigte der Große Rat am 9. Oktober 1913 den erforderlichen Kredit für das Teilstück von Riehen-Dorf bis zur Landesgrenze. Eine wichtige Voraussetzung hiefür bildete der Großratsbeschluß vom 8. Mai 1913 betreffend die Korrektion der Baselstraße und der Lörracherstraße in Riehen, da das Legen der Tramgeleise eine erhebliche Verbreiterung der Landstraße zur Voraussetzung hatte. Die Kollaudation dieser Teilstrecke fand am 28. November, die Inbetriebnahme am 1. Dezember 1914 statt.

Nachdem durch die Erstellung einer Unterführung unter der Bahnlinie Stetten–Weil anstelle des Niveauüberganges ein technisches Hindernis für

die Weiterführung der Linie nach Lörrach beseitigt war, konnte die Inangriffnahme der Bauarbeiten zwischen der Landesgrenze und Lörrach auf den Monat August 1914 vorbereitet werden. Aber wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges verschob sich der Baubeginn auf das Jahr 1915. Die Arbeiten schritten dann nur langsam voran und wurden mehrmals unterbrochen. Erst im Sommer 1919 war die Strecke fertig erstellt, und am 13. November 1919 konnte die amtliche Abnahme vorgenommen werden. Am 16. November 1919 erfolgte die Betriebseröffnung mit einem Pendelwagen zwischen der Grenze und dem Bahnhof Lörrach. Man mußte also an der Grenze umsteigen. Die Frequenzen erlaubten bald den Einsatz eines zweiten Wagens.

Erst im Jahre 1926 ersetzte man den Pendelverkehr durch den durchgehenden Betrieb nach Lörrach. Wegen des durch die politischen Verhältnisse in unserm Nachbarlande bedingten Verkehrsrückganges wurde ab 18. Oktober 1937 jenseits der Grenze ein teilweiser Einmannbetrieb mit pendelndem Personal, aber durchlaufenden Wagen eingerichtet. Bereits auf den 17. Oktober 1938 kehrte man jedoch wieder zum Pendelverkehr mit zwei Wagen zurück, diesmal im Einmannbetrieb. Dieser am 1. September 1939 unterbrochene Betrieb wurde auf der Lörracher Strecke erst nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgenommen.

Die Strecke jenseits der Landesgrenze stand im Eigentum der Stadt Lörrach. Die Betriebsführung erfolgte anfänglich durch die Basler Verkehrsbetriebe. Später wurde der Betrieb durch die Stadt Lörrach auf eigene Rechnung, mit eigenem Personal, jedoch mit von den BVB gemieteten Wagen besorgt. Auf den 1. September 1967 ersetzte diese Stadt dann den Trambetrieb durch einen Autobusdienst.

Im Jahre 1908 mochten die Riehener auf ihren dreigeleisigen Trambahnhof vor der Kirche sehr stolz gewesen sein. Der stets wachsende Verkehr verlangte jedoch bald zweckmäßigere Wendemöglichkeiten. Es dauerte trotzdem verhältnismäßig lange, bis die Riehener Strecke auch die erforderlichen Geleiseschleifen erhielt. Der Regierungsrat hatte dem Großen Rate zwar schon im Jahre 1930 die Erstellung einer derartigen Anlage beim Eglisee beantragt. Die Legislative wies aber in ihrer Sitzung vom 6. November 1930 die Vorlage an den Regierungsrat zurück, mit dem Auftrag, einen neuen Ratschlag auszuarbeiten. Anstelle einer Geleiseschleife beim Eglisee sollte von dort aus eine doppelspurige Linie durch die Fasanenstraße und den Schorenweg nach dem Badischen Bahnhof erstellt werden. Eine solche Linie hätte aber eine untragbare Mehrbelastung verursacht, die in keiner Weise zu verantworten gewesen wäre. Die Straßenbahnkommission sprach sich daher einstimmig gegen ein solches Projekt aus. Der Regierungsrat

beantragte deswegen dem Großen Rate am 15. September 1931, den Auftrag als erledigt zu betrachten. Diesem Vorschlag stimmte die gesetzgebende Behörde am 29. Oktober 1931 ohne Gegenantrag zu, nachdem der Regierungsrat eine Vorlage für eine Wendeschlaufe bei der Weilstraße in Riehen in Aussicht gestellt hatte. Doch auch dieses Projekt konnte nicht verwirklicht werden. Obwohl der Große Rat am 9. Juni 1932 dafür den erforderlichen Kredit bewilligt hatte, war das dafür nötige Land nicht erhältlich. Erst 1947 konnte eine Schleife bei der Landesgrenze gebaut werden, und ein Jahr später folgte eine solche beim Eglisee. 1949 konnte endlich auch diejenige im Dorfe Riehen verwirklicht werden, nachdem zuvor ein Wendeschleifenprojekt bei der Bettingerstraße wegen heftiger Opposition fallen gelassen worden war. Zusätzliche Abstellgeleise bei der Haltestelle Eglisee, die bis 14. Mai 1930 übrigens «Lange Erlen» hieß, wurden 1958 in Betrieb genommen.

Eine Tramlinie von der Riehenstraße durch die projektierte Wettingerstraße nach dem Friedhof am Hörnli war 1939 wohl geplant, aber nicht ausgeführt worden, obwohl schon anläßlich der Beratung des Voranschlages für das Jahr 1939 ein entsprechender Streichungsantrag vom Großen Rate zunächst nicht angenommen worden war.

Aus den 17 Minuten, die im Jahre 1908 für eine Fahrt von der Isteinerstraße nach Riehen-Dorf erforderlich waren, sind heute 11½ Minuten geworden, die für das Befahren der Strecke Mustermesse–Riehen-Dorf benötigt werden. Das «alte» Tram war also doch einer ganz respektablen Verjüngung fähig.

Und im Jahre 1969 war es die Linie Allschwil–Riehen, die als erste Straßenbahnlinie der BVB vollständig auf billeteurlosen Betrieb umgestellt wurde. Schon vorher waren Anhängerwagen ohne Billeteur geführt worden; seit dem 7. Juli 1969 sind auch die Motorwagen dieser Linie nur noch mit einem einzigen Bediensteten, dem Wagenführer, besetzt.

Die quer durch die Stadt führende Linie bildet gewissermaßen das Rückgrat des Straßenbahnnetzes der BVB. Es ist daher nicht verwunderlich, daß sie stets mit dem modernsten Rollmaterial versehen worden ist. Waren es im Jahre 1919 die ersten mit Luftdruckbremse versehenen Zweiachser, die auf dieser Strecke verkehrten, so sind es gegenwärtig die sechsachsigen Gelenkfahrzeuge, welche das Bild dieser Strecke prägen.

Die Linie nach Hüningen (Huningue)

Schon bald nach der Eröffnung der ersten baselstädtischen Tramlinie begehrten auch die elsässischen Gemeinden St. Ludwig und Großhüningen

eine Tramverbindung mit der Stadt Basel. Wie wir bereits dargelegt haben, konnte der Wunsch von St. Ludwig wenigstens teilweise schon im Jahre 1900 erfüllt werden, die kleinere Nachbargemeinde aber mußte sich noch gedulden. Während um 1890 in Hüningen fast keine industriellen Betriebe niedergelassen waren, hatten sich dort bis zum Jahre 1908 u. a. zwei große Seidenstoffwebereien, zwei chemische Fabriken, eine Zigarrenfabrik, eine Uhrenfabrik und ein Gaswerk angesiedelt. Die Unternehmen standen in regem Verkehr mit unserer Stadt, und von den etwa 1600 Arbeitern, die sie beschäftigten, wohnten viele in Basel. Ferner besaßen damals mehrere Basler Handelsfirmen Filialen in Hüningen.

Die Bevölkerung von Hüningen war gewohnt, bei allerlei Anlässen nach Basel zu kommen, während umgekehrt Hüningen besonders an Sonn- und Feiertagen von vielen Baslern besucht wurde, denn von dort konnte man dank der damaligen Schiffbrücke über den Rhein nach dem badischen Friedlingen (heute Ortsteil der Stadt Weil am Rhein) und weiter nach Kleinhüningen spazieren. Die Einwohner aus Neudorf belieferten zum großen Teil den Basler Gemüsemarkt. Das war die Zeit, als für den Grenzübertritt weder ein Paß noch ein anderer Ausweis nötig war.

Unter diesen Voraussetzungen unterbreitete der Regierungsrat dem Großen Rate des Kantons Basel-Stadt am 3. Dezember 1908 einen Ratschlag betreffend die Erstellung einer Straßenbahnlinie Basel–Hüningen. Am 18. Januar 1909 bewilligte die Legislative den für die Erstellung des auf baselstädtischem Gebiet liegenden Teils der Linie erforderlichen Kredit. Außerdem ermächtigte der Große Rat den Regierungsrat zum Abschluß des im Entwurf vorgelegten Vertrages mit der Stadt Hüningen betreffend den Bau und den Betrieb des im Elsaß gelegenen Streckenabschnittes.

Die Ausführung der Strecke Lysbüchel–Landesgrenze wurde durch die gleichzeitig vorgenommene Korrektion der Hüningerstraße erleichtert. Die Verwirklichung des Teilstückes zwischen der Landesgrenze und der Endstation beim Bahnhof Hüningen verzögerte sich wegen des umständlichen Instanzenweges, den solche Vorlagen dort zu durchlaufen hatten. Eine solche grenzüberschreitende Tramlinie war eben etwas ganz Besonderes; sie hatte über die Zwischeninstanz des Reichsstatthalters in Straßburg die allerhöchste Genehmigung des deutschen Kaisers benötigt.

Die Abnahme der Strecke durch die elsässischen Behörden und die damit verbundene feierliche Einweihung fanden am 16. Dezember 1910 statt. Zu diesem Ereignis hatten sich die Spitzen der baselstädtischen und elsässischen Behörden im jubelnden und beflaggten Hüningen eingefunden. Die Betriebseröffnung erfolgte am 17. Dezember 1910. Die Wagen verkehrten anfänglich auf der Strecke St.-Johann-Tor–Hüningen. Aber eine Ver-

längerung nach der Stadt hatte sich rasch als zweckmäßig erwiesen, und daher wurde die Linie schon ab 24. Dezember 1910 zum Barfüßerplatz weitergeführt. Auf den Beginn des Sommerfahrplans 1911 vereinigte die Verwaltung die Hüninger Linie mit der Allschwiler Linie zu einer Diametrallinie.

In der Zeit vom 31. Juli 1914 bis 30. September 1915 war der Betrieb jenseits der Landesgrenze eingestellt. Ab 1. Oktober verkehrte ein Pendelwagen, was ein Umsteigen an der Landesgrenze erforderte. Ein durchgehender Betrieb wurde wie auf der Linie nach St. Ludwig (heute St-Louis) erst am 1. Juni 1923 wieder aufgenommen.

Bedeutend länger war der Betrieb auf der Hüninger Strecke während des Zweiten Weltkrieges lahmgelegt. Erst am 14. Juli 1947 konnte der Betrieb, ebenfalls mit einem Pendelwagen, wieder aufgenommen werden. Aber im Jahre 1961 wurde die Strecke definitiv durch einen Autobusdienst ersetzt. Am 12. April 1961 führte das letzte Tram eine Anzahl offizieller Gäste zur feierlichen Abschiedszeremonie nach Hüningen. Im festlich dekorierten Motorwagen Be 2/2 141, der im Jahre 1947 schon die Wiedereröffnungsfahrt gemacht hatte, fuhren die Gäste durch das beflaggte Hüningen, wo die Bewohner unter den Fenstern und auf der Straße dem «Abschiedsträmli» liebevoll Beifall spendeten. Beim Abschiedskonzert während des Nachtessens erfuhr man, daß zwei mitwirkende Bläser schon anläßlich der Betriebseröffnung vom 17. Dezember 1910 der Stadtmusik angehört hatten. Und als nach dem Fest sich der Wagen 141 langsam in Richtung Schweizer Grenze in Bewegung setzte, ertönte etwas wehmütig die Melodie «Muess i denn, muess i denn zum Städtele 'naus . . .»

Eine Verlängerung nach Neudorf war seinerzeit angestrebt worden. Obwohl der Große Rat am 6. Februar 1913 den Regierungsrat ermächtigte, den hiefür im Entwurf vorgelegten Vertrag abzuschließen, konnte die Angelegenheit bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges nicht bereinigt werden. Diese Linie hätte nicht nur Personen, sondern auch Gemüsesendungen in Sammelwagen befördern sollen, womit den Neudörfler Marktfrauen ein müheloser Transport ihrer Produkte zum hiesigen Markt zur Verfügung gestanden wäre. Die Basler Tramverwaltung hätte dafür besondere Güterwagen bereitstellen müssen. Die von der Reichsregierung um ein Gutachten angegangene Mülhauser Handelskammer hatte sich für die Ausführung der Strecke Hüningen–Neudorf ausgesprochen. Wie die «Basler Nachrichten» vom 18. Oktober 1913 berichteten, konnte auch über die Straßenunterführung unter der Bahnlinie bei Hüningen eine Einigung erzielt werden. Die Unterführung, welche auch von der Tramlinie hätte benutzt werden sollen, ist aber bis heute nicht gebaut worden, und auch die Verlängerung der Hüninger Linie nach Neudorf wurde nie verwirklicht.

Die Linie durch die Innere Margarethenstraße

Diese kurze Strecke hat eine außergewöhnliche Geschichte, weshalb wir ihr ein besonderes Kapitel widmen wollen. Ihre Erstellung steht in engem Zusammenhang mit dem Eidgenössischen Turnfest, das 1912 in Basel stattfand. Am 11. Januar 1912 legte der Regierungsrat dem Großen Rat einen Ratschlag und den Entwurf eines Großratsbeschlusses betreffend die Verbindung des Straßenbahnnetzes mit dem Schützenmattfestplatz vor. Im Bestreben, sowohl den Festteilnehmern als auch der Bevölkerung eine Straßenbahnlinie zur Verfügung zu stellen, die unmittelbar zum außerhalb des Schützenmattparks gelegenen Festplatz führte, wurde vorgeschlagen, das Straßenbahnnetz der Innenstadt durch eine kurze Strecke in der Inneren Margarethenstraße an die über den Viadukt führende Linie anzuschließen. Ferner gedachte man, die Viaduktlinie dank einer bei der heutigen Haltestelle «Bachletten/Zoo» beginnenden Abzweigung durch die Arnold-Böcklin-Straße mit dem Bundesplatz zu verbinden. Der außerhalb der Schützenmatte wohnenden Bevölkerung wäre so eine bessere Verbindung mit der Stadt zur Verfügung gestanden, wobei die Fortführung der Linie vom Bundesplatz aus keineswegs präjudiziert, sondern dem weiteren Studium vorbehalten sein sollte.

Die Erstellung einer Straßenbahnlinie in der Inneren Margarethenstraße war im Großen Rate schon wiederholt angeregt worden, zuletzt durch einen Anzug Karl Frey und Konsorten, der in der Ratssitzung vom 23. März 1911 dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen worden war.

Den ihm unterbreiteten Ratschlag behandelte der Große Rat in seiner Sitzung vom 25. Januar 1912. Dabei beschloß er zunächst, gestützt auf einen Antrag Dr. K. Frey, die Linien in der Inneren Margarethenstraße und in der Arnold-Böcklin-Straße getrennt zu behandeln. Dr. J. Knörr, der im Rate das Spalenquartier vertrat, beantragte, dem Beschluß über die Erstellung der Linie in der Inneren Margarethenstraße einen Zusatz beizufügen, welcher eine Verbindung der in dieser Straße gelegenen Geleise mit der über die Margarethenbrücke führenden Linie vorsah. Diesem Antrag widersetzte sich aber Regierungsrat Dr. P. Speiser mit Erfolg, da ein weiterer Kredit von ca. Fr. 30 000.– notwendig gewesen wäre. Es konnte also vorläufig nur eine Verbindung Viadukt–Heuwaage ausgeführt werden.

Nachdem für die Strecke in der Inneren Margarethenstraße ein Kredit von Fr. 58 500.– bewilligt war, wurde über die Linie in der Arnold-Böcklin-Straße beraten. Gegen die Erstellung wehrten sich in erster Linie die Anwohner dieser Straße, die für eine entsprechende Petition 1400 Unterschriften gesammelt hatten. In der Diskussion wandte sich Rud. Baumann u.a. gegen

den Ausspruch von Dr. Knörr, daß hinter der Schützenmatte die Einöde herrsche; es sei dort im Gegenteil ein blühendes Quartier im Entstehen begriffen. Schließlich beantragte Dr. V. E. Scherer mit Erfolg, das Projekt einer Straßenbahnlinie in der Arnold-Böcklin-Straße an die Regierung zurückzuweisen – zu weiterem Studium und erneuter Prüfung im Sinne einer rationellen Verbindung nach dem hinter der Schützenmatte entstehenden Quartier und mit tunlichster Wahrung des besonderen Charakters des Paulus-Viertels. Der Jahresbericht der Basler Straßenbahnen pro 1912 bemerkte dazu: «Durch diesen Beschluß wurde einerseits eine gute Bedienung des Festplatzes durch die Straßenbahn und damit auch ein geschäftlicher Erfolg verhindert, anderseits eine neue Linie nach einem Quartier empfohlen, das schon von einer Linie in ziemlich ausreichender Weise bedient wird.»

Für die Dauer des vom 5. bis 9. Juli 1912 stattfindenden Eidgenössischen Turnfestes mußte man dann im Spalenring, zwischen Bundesstraße und Weiherweg, sowie im Weiherweg selbst (bis auf die Höhe der Rudolfstraße), provisorische Geleise für die Aufstellung von Wagen einbauen. Den für diese vorübergehenden Anlagen erforderlichen Kredit hatte der Regierungsrat in seiner Sitzung vom 6. März 1912 bewilligt.

Der Rückweisungsbeschluß vom 25. Januar 1912 fand in der Öffentlichkeit nicht allseitige Zustimmung. Schon in einer am 24. Februar 1912 an den Regierungsrat gerichteten Eingabe des Quartiervereins «Bachletten-Kämmerli» gab dieser seiner Enttäuschung darüber Ausdruck. Darin wurde ausgeführt, daß eine Verbindung mit dem Neuweilerplatz notwendig und dringlich sei, und daß gerade das Projekt der Regierung den Charakter des Paulus-Quartiers am besten wahren könne. Auch präjudiziere eine Linie in der Arnold-Böcklin-Straße in keiner Weise die Frage der Erstellung einer Tramlinie Feldbergstraße–Schanzenstraße–Schützenmattstraße–Bundesplatz–Rütimeyerstraße, die ja später auch kommen müsse.

Aber auch im Gundeldingerquartier war man gar nicht begeistert, weil eben keine direkte Verbindung mit der Inneren Margarethenstraße hergestellt wurde. Der Unmut kam an einer am 13. September 1912 abgehaltenen Versammlung des Gundeldingerquartiervereins, die in «Bürgins Bierhalle» an der Dornacherstraße 47 stattfand, recht deutlich zum Ausdruck. Das Gundeldingerquartier mußte sich jedoch noch lange gedulden. Schließlich ließ sich die Regierung in der Großratssitzung vom 8. Januar 1925 einen Anzug Brändlin und Konsorten überweisen. Darin luden die Antragsteller den Regierungsrat ein, zu prüfen und zu berichten, wie der Fahrplan der Basler Straßenbahnen eingerichtet werden könnte, um die aus der Stadt kommenden Wagen anstatt über den Centralbahnplatz direkt durch die Innere Margarethenstraße in das Gundeldingerquartier zu führen.

In der Großratssitzung vom 15. Dezember 1927 wurde von Dr. C. Miville interpelliert, weil eine vom Leimgrubenweg nach dem Badischen Bahnhof führende Supplementslinie bereits auf den 1. Dezember 1927 erwartet, aber dann doch nicht eröffnet worden war. Diese sollte die damals morgens, mittags und abends zwischen Barfüßerplatz und Heiliggeistkirche via St. Jakobsstraße zirkulierenden zwei Einsatzwagen ersetzten. In seiner Antwort erklärte Regierungsrat Dr. R. Niederhauser, er habe den Auftrag erteilt, das alte Postulat einer Linienführung durch die Innere Margarethenstraße zu prüfen, was allerdings den Einbau einer Kreuzung bei der Markthalle voraussetzte.

Hiefür legte der Regierungsrat dem Großen Rate am 26. Januar 1928 den Ratschlag Nr. 2853 vor. Verlangt wurden ein Kredit von Fr. 58 000.– für eine Geleiseverbindung Innere Margarethenstraße–Margarethenbrücke und ein Betrag von Fr. 32 000.– für eine solche Güterstraße–Thiersteinerallee.

Die Vorlage wurde vom Großen Rate in seiner Sitzung vom 23. Februar 1928 behandelt. Der Sprecher des Regierungsrates, Dr. Rud. Niederhauser, erklärte dabei, man wolle wenigstens mit diesen Lösungen vorangehen, da sich die Verhandlungen über den Erwerb des zur Verlängerung der Bruderholzlinie nötigen Areals in der Wolfsschlucht zu sehr in die Länge zögen.

Nachdem die Kreditbeschlüsse rechtskräftig geworden waren, führte man die erforderlichen Arbeiten in der Zeit vom 4. Juni bis 31. Juli 1928 aus, so daß ab 1. August 1928 eine neue Linie zwischen Leimgrubenweg und Mustermesse, via Güterstraße und Innere Margarethenstraße eingerichtet werden konnte. Diese provisorische Linie wurde überflüssig, als vom 15. Mai 1930 an die Wagen der verlängerten Bruderholzlinie durch die Innere Margarethenstraße nach der Stadt fuhren.

Die Bruderholzlinie

Der Bau dieser Linie war ursprünglich keineswegs vorgesehen. Sie figuriert beispielsweise nicht im Plan, der dem Bericht des Regierungsrates an den Großen Rat betreffend den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes vom 11. September 1909 beigegeben ist. Die Initiative ging vielmehr von der Landgesellschaft Bruderholz und einigen andern Grundbesitzern aus. Für eine rasche bauliche Entwicklung des Bruderholzgebietes war damals eine Tramlinie fast eine unumgängliche Voraussetzung, denn das Automobil spielte noch lange nicht die heutige Rolle. Die Behörden stellten sich jedoch auf den Standpunkt, daß es nur ihre Aufgabe sei, in der Ebene, also beim Leimgrubenweg, den Anschluß an das bestehende Netz herzustellen, wäh-

rend die Erstellung der Linie über das Bruderholzplateau selbst im wesentlichen auf Kosten der Interessenten zu geschehen habe. So kam es zu einem vom 18./21. Februar 1913 datierten Vertrag zwischen den Eigentümern des Bruderholzareals einerseits und der Einwohnergemeinde der Stadt Basel bzw. dem Kanton Basel-Stadt anderseits. Darin waren die Landeigentümer verpflichtet, an die Bau- und Betriebskosten der Strecke Leimgrubenweg–Bruderholz die Gesamtsumme von Fr. 495 000.– zu bezahlen. Davon galten Fr. 295 000.– als Beitrag an die mit Fr. 326 000.– errechneten Kosten der genannten Strecke und Fr. 200 000.– als Beitrag an die für die ersten fünfzehn Jahre erwarteten Betriebsdefizite. Der Betrag von Fr. 200 000 war dabei als besonderer Fonds zu behandeln, aus dem dann während fünfzehn Jahren Zuschüsse an die Betriebsrechnung zu entnehmen waren. Die Bruderholzlinie war somit die einzige Strecke im Gebiete des Kantons Basel-Stadt, für die auch von dritter Seite Beiträge geleistet wurden.

Der Verkehr war denn zeitweise auch sehr schwach; der Erste Weltkrieg hatte natürlich den Bauplänen auf dem Bruderholz zunächst einen Dämpfer aufgesetzt. Während bestimmter frequenzschwacher Stunden wurde zeitweise sogar mit einmänniger Bedienung gefahren. Aber heute muß gesagt werden, daß die Bruderholzlinie die ihr in siedlungspolitischer Hinsicht zugedachte Mission in vollem Maße erfüllt hat.

Der Große Rat genehmigte am 10. Juli 1913 den mit den Landeigentümern des Bruderholzgebietes abgeschlossenen Vertrag und bewilligte den erforderlichen Kredit für die Erstellung der Bruderholzallee, deren Kanalisation sowie für die Erstellung der Straßenbahnlinie.

Der 1. Juli 1915 war nicht nur ein Festtag für das Äußere Gundeldingerquartier und die damals noch wenig zahlreichen Bewohner des Bruderholzes, sondern auch für die Bruderholzfreunde aus allen Teilen der Stadt, die in den ersten Betriebsjahren an Sonntagen in so großer Zahl dem Bruderholz zustrebten, daß man am Barfüßerplatz für die Kurse der Linie 15 Schlange stehen mußte.

Mit «Bruderholz» wurde die damalige Endstation in der Nähe der heutigen Haltestelle Lerchenstraße bezeichnet. Unweit davon hatte die Actienbrauerei für die vielen Ausflügler während der ersten Jahre eine provisorische Sommerwirtschaft eingerichtet, die erst nach der Errichtung des Restaurants Bruderholz (Bruderholzallee 42) aufgehoben wurde. Einzelne der damaligen Haltestellen, interessanterweise auch die Haltestelle Falkensteinerstraße, waren anfänglich noch mit «Halt auf Verlangen» bezeichnet!

Die Strecke war bis zum Leimgrubenweg doppelspurig und von dort an einspurig mit kurzen Ausweichgeleisen bei der Haltestelle Thiersteinerrain (später Reservoirstraße, heute Hauensteinstraße) und bei der Endhaltestelle.

Die damalige Linie 15 begann auf dem heute nicht mehr vorhandenen Stumpengeleise am Barfüßerplatz, die Fahrt dauerte zwanzig Minuten. Gefahren wurde mit zwei Zügen im 24-Minuten-Betrieb. Über die Mittagszeit wurden die Fahrgelegenheiten durch den Einsatz eines dritten Zuges vermehrt. Dieser fuhr mit zwei Anhängewagen ab Landesgrenze St-Louis. An Sonntagnachmittagen und auf Anordnung wurde mit vier Zügen im 12-Minuten-Betrieb gefahren.

Dank der auf die Inbetriebnahme der Tramlinie und vor allem nach der Beendigung des Ersten Weltkrieges einsetzenden Bautätigkeit auf dem Bruderholz hatte sich die regelmäßige tägliche Frequenz der Linie erfreulich entwickelt, so daß an deren Weiterausbau gedacht werden mußte. Der Bahnkörper war schon von Anfang an für eine durchgehende Doppelspur erstellt. Diese wurde in zwei Etappen verwirklicht: Vom 2. April bis 15. Mai 1928 baute man die Strecke Leimgrubenweg–Hauensteinstraße auf Doppelspur aus und vom 29. Mai bis 12. Juli 1929 erstellte man das zweite Geleise zwischen Hauensteinstraße und Oberem Batterieweg.

Die Weiterführung vom seinerzeitigen Endpunkt hinunter nach der Gundeldingerstraße war schon im generellen Projekt der Linie vorgesehen, ohne definitiv festgelegt zu sein. Neben dem Abstieg durch die Wolfsschlucht wurde zudem ein solcher um den Hügel des Margarethenkirchleins erwogen. Heute sind wir alle glücklich, daß diese Variante nicht verwirklicht worden ist. Auch eine Führung durch Amsel- und Lerchenstraße war geprüft worden. Aber am 24. November 1925 hatte sich der Regierungsrat grundsätzlich für eine Weiterführung durch die Wolfsschlucht und die Bruderholzstraße nach dem Tellplatz entschieden und den Vorsteher des Straßenbahnwesens mit der Vorlage eines endgültigen Projektes beauftragt.

Gestützt auf den vorgelegten Ratschlag beschloß der Große Rat am 3. Juli 1929 die Erstellung der Fortsetzung der Bruderholzlinie vom damaligen Endpunkt nach dem Tellplatz. Die Arbeiten konnten so gefördert werden, daß die Strecke am 8. Mai 1930 zur amtlichen Abnahme bereit war. Eine gewaltige Arbeit erforderte das teilweise Auffüllen der Wolfsschlucht, das an gewissen Stellen bis zu zwei Metern und mehr nötig war. In der Bruderholzallee, zwischen Oberem Batterieweg und Lerchenstraße, wurden die Geleise von der linken auf die rechte Straßenseite verschoben, um zu vermeiden, daß die Straßenbahn zweimal die Straße zu überqueren hatte. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 15. Mai 1930.

Mit der zunehmenden Besiedlung des Bruderholzplateaus wurden zwischen Hauensteinstraße und Oberem Batterieweg weitere Haltepunkte erforderlich, nämlich die Haltestellen Bruderholz und Airolostraße (anfänglich Arabienstraße genannt). Zwischenhinein erlebte die Bruderholzlinie aber

auch schlechtere Zeiten. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges brachte eine besonders einschneidende Änderung, da die Verwaltung den Betrieb auf der Strecke Leimgrubenweg–Bruderholz einstellte. Ganztätig nahm man den Betrieb auf der Strecke Jakobsberg–Bruderholz erst am 18. Mai 1949 wieder auf, wobei freilich eine teilweise Wiedereröffnung dieser Strecke schon auf den 14. Januar 1946 vorausgegangen war. Seit 1946 ermöglichte ein Geleisewechsel bei der Haltestelle Jakobsbergerholz (heute Jakobsberg genannt) das Umstellen einzelner Wagen.

Nachdem in der Volksabstimmung vom 1. Juli 1945 ein Landkauf für eine Kehrschleife bei der Niklaus von Flüe-Straße mit nur 2719 Ja gegen 9680 Nein verworfen worden war, wurde für die im Hinblick auf die starke bauliche Entwicklung der Wohnkolonie Jakobsberg beim Jakobsbergerhölzli endigenden Kurse im Jahre 1949 in die dortige Kurve eine Kehrschleife eingebaut. Der seit 1946 für Beträge bis Fr. 250 000.– zuständige Verwaltungsrat, hatte am 28. März 1949 den dafür erforderlichen Kredit bewilligt. Die zwei Abstellgeleise folgten 1951. Damit hatte die Bruderholzlinie ihre letzte Ergänzung erfahren. Für den Sonntagsausflügler hat das Bruderholz einen Teil seiner früheren Bedeutung eingebüßt, nachdem die ehemaligen Spazierwege teilweise zu Betonstraßen geworden sind.

Mit der Inbetriebnahme der SBB-Unterführung und der gleichzeitigen Verlegung der früheren Haltestelle Frobenstraße an die Gempenstraße erhielt das Bruderholz ab 11. April 1959 auch eine direkte Verbindung mit dem Bahnhof SBB. Über die Einrichtung einer Autobuslinie nach den hinter der Batterie gelegenen Gebieten wird im Abschnitt über den Autobusbetrieb berichtet werden.

Die Linie nach St. Jakob

Schon am 29. November 1906 hatte der Große Rat dem Regierungsrat einen Anzug Dr. Ed. Kern überwiesen, mit der Aufforderung, darüber zu berichten, ob nicht für eine künftige Straßenbahn nach Muttenz und Liestal das direkte und kürzeste Trasse über St. Jakob zu wählen sei. Damit sollte in erster Linie den Bestrebungen entgegengewirkt werden, die einen Anschluß über Birsfelden oder die Neue Welt wünschten. Immerhin begegnete eine Führung über Birsfelden überall lebhaftem Widerspruch, ausgenommen in Birsfelden selbst.

Der Regierungsrat berichtete dem Großen Rate dazu am 17. Februar 1909 mit Ratschlag Nr. 1693. Er führte darin aus, er sei wohl in der Lage, den basellandschaftlichen Behörden zu erklären, daß eine Straßenbahn Liestal–Basel über St. Jakob geführt werden könne, gedenke aber, die Initiative für

ein solches Unternehmen zurzeit nicht zu ergreifen. Er beantragte daher, den Anzug Dr. Ed. Kern als erledigt zu erklären. Der Große Rat folgte in seiner Sitzung vom 27. Mai 1909 diesem Antrag.

In den Jahren 1911 und 1912 gingen beim Regierungsrat zwei Petitionen ein. Die eine kam vom Verein des äußeren St.-Alban-Quartiers, der die Prüfung der Frage verlangte, ob nicht die projektierte Straßenbahnlinie nach Muttenz durch das äußere St.-Alban-Quartier, also durch die Hardstraße geführt werden könnte. Die andere war von 62 Industrie- und Handelsfirmen und privaten Geschäftsleuten unterzeichnet und schlug zur Erleichterung des starken und zunehmenden Verkehrs von der Stadt nach dem Güterbahnhof Wolf und zur besseren Erschließung des für industrielle Anlagen sehr geeigneten großen Terrains zwischen St. Jakob und Birsfelden die Erstellung einer Tramlinie nach St. Jakob vor. Nach der Meinung der Behörden verdienten die von diesen Interessentengruppen dargelegten Gründe Beachtung, besonders auch, weil durch die Erbauung des neuen Zeughauses weiterer Publikumsverkehr zu erwarten war.

Das erste Projekt einer Linie nach St. Jakob nahm seinerzeit die innere und äußere St. Jakobsstraße in Aussicht. Dagegen wurde aber mit Recht geltend gemacht, daß eine Linienführung durch die innere St. Jakobsstraße, welche zwischen St.-Jakobs-Denkmal und St.-Alban-Ring einen schönen Spaziergang durch damals noch unverbautes Gebiet bot, die Beseitigung der schönen Baumreihen zur Folge gehabt hätte. Man erwog dann zunächst eine Linienführung, welche von der bestehenden Strecke bei der Haltestelle Großpeterstraße abzweigte und durch die Großpeterstraße die St. Jakobsstraße erreichen sollte. Aber man wollte damals die Großpeterstraße als Hauptzufahrtsstraße zum Güterbahnhof Wolf von Straßenbahngeleisen freihalten. Diese Linie hätte zudem keine bewohnte Gegend erschlossen, so daß man schließlich der Führung durch die Hardstraße den Vorzug gab, obwohl sie etwas länger war.

Im Budget pro 1914 war bereits ein Betrag für den Bau der Linie enthalten. Aber es mußte zuerst die Fertigstellung der von der Hardstraße quer durch das Singergut führenden Adlerstraße abgewartet werden. Erst als diese fertig aufgefüllt war und deren Vollendung bevorstand, lag der projektierten Tramlinie nichts mehr im Wege. Der Regierungsrat legte daher am 28. Januar 1915 dem Großen Rat einen Ratschlag betreffend die Erstellung einer doppelspurigen Straßenbahnlinie durch die Hardstraße–Adlerstraße–Zeughausstraße und die äußere St. Jakobsstraße bis nach St. Jakob vor.

In seiner Sitzung vom 22. April 1915 stimmte der Große Rat diesem Vorschlag zu und bewilligte auf Rechnung des Anlagekapitals einen Kredit von

Kurs mit Sommerwagen beim Fischmarkt.

Die neu erstellte Marktgasse. Das heutige Börsengebäude besteht noch nicht.

Im Spalenring, wo heute die Wagen der Linie 1 verkehren, fuhr bis zum 11.5.1901 die Elsässerbahn. Dieses Bild ist beim Schützenhaus aufgenommen.

In Hüningen am 16.12.1910 anläßlich der Einweihungsfeier gemachte Aufnahme. Man beachte das bei diesem Anlaß verwendete Kopfschild mit dem Reichsadler.

Fr. 324 000.– und auf Rechnung des Baudepartements für die Vornahme der notwendigen Straßenkorrektionen einen Betrag von Fr. 24 000.–. Hierauf konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden, und bis Jahresende waren die Geleise zwischen St.-Alban-Anlage und Zeughaus eingebaut. Die Vollendung verzögerte sich jedoch etwas durch die verspätete Lieferung des Kupferdrahtes für die Fahrleitung, so daß die amtliche Kollaudation des Teilstückes Hardstraße–Zeughaus erst am 28. März 1916 stattfinden konnte. Die Aufnahme des Betriebes erfolgte am 1. April 1916.

Die Fortsetzung der Arbeiten in der St. Jakobsstraße wurde durch eine Einsprache der Basler Heimatschutzkommission gegen die Linienführung bei der Kirche und beim historischen Wirtshaus «St. Jakob» aufgehalten. Die Erledigung der Angelegenheit erfolgte erst anfangs 1916 im Sinne der Beibehaltung der seinerzeit von allen Instanzen genehmigten Linienführung, so daß auf der Strecke Zeughaus–St. Jakob am 8. März 1916 mit der Straßenkorrektion und am 10. Mai mit der Erstellung des Geleiseunterbaues begonnen werden konnte. Die Kollaudation dieses Teilstückes fiel auf den 17. August, und am 19. August 1916 folgte die Inbetriebnahme der bis St. Jakob verlängerten Linie. Dort endigte die doppelspurige Strecke zunächst mit einer Kehrschlaufe, die sich beim heutigen Gartenbad St. Jakob befand.

Diese Kehrschleife mußte im Jahre 1938 verschwinden, da der Platz für eine notwendige Straßenkorrektion gebraucht wurde. Ein Ersatz dafür entstand erst wieder im Jahre 1951, und zwar jenseits der Birs, beim Schänzli, nachdem die alte, eiserne Birsbrücke einem Neubau aus Beton Platz gemacht hatte.

Die nach St. Jakob führende Linie wurde nicht nur von den Bewohnern des nunmehr vom öffentlichen Verkehrsmittel erschlossenen Quartiers, sondern auch von den vielen Geschäftsleuten, die jetzt über eine Tramverbindung zum Güterbahnhof Wolf verfügten, lebhaft begrüßt. Eine Woche nach ihrer Eröffnung leistete die Strecke bereits wertvolle Dienste anläßlich des auf dem Schlachtfeld durchgeführten St.-Jakobs-Festes.

Der stadtseitige Endpunkt der Linie wurde wiederholt geändert; seit der Inbetriebnahme der Spiegelgasse-Schlaufe im Jahre 1939 befindet er sich bei der Schifflände. Anläßlich der Großveranstaltungen im Stadion St. Jakob hat das schienengebundene Verkehrsmittel seine Leistungsfähigkeit immer wieder unter Beweis gestellt. Auch die zahlreichen Besucher des Gartenbades St. Jakob sind dankbar, für eine gute Tramverbindung, die sie nicht mehr missen möchten. Diese bildete auch die Voraussetzung für den Anschluß der 1921/1922 gebauten Strecke nach Muttenz und Pratteln, der Basellandschaftlichen Überlandbahn. Von dieser wird später noch die Rede

sein. Seit der Eröffnung der Autobuslinie 36 hat sich an der Haltestelle St. Jakob in zunehmendem Maße ein Umsteigeverkehr zu und von dieser die Außenquartiere der Stadt bedienenden Linie entwickelt.

Die Linie durch die Neuweilerstraße

Noch bevor die über St. Jakob hinausführende Verlängerung erstellt werden konnte, kam Großbasel-West an die Reihe. Der Kredit für den Bau der 1725 m langen Strecke Schützenhaus–Neubad wurde vom Großen Rate am 27. März 1919 bewilligt. Auf den Antrag von Dr. E. Gervais wurde der Kredit sogar als dringlich bewilligt, unter Ausschaltung des Referendums, damit Arbeitsgelegenheit geschaffen und sofort mit der Arbeit begonnen werden konnte. Zu Beginn der Nachmittagssitzung hatte sich nämlich vor dem Rathaus eine vielhundertköpfige Menge versammelt, um die Beschlüsse über die in der gleichen Sitzung behandelten Maßnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit zu vernehmen. Die neue Linie führte der Bundesstraße und der Neubadstraße entlang, vom Schützenhaus bis zum Laupenring auf eigenem Bahnkörper, wobei es gelang, die Lindenallee zu erhalten. Das Teilstück Brennerstraße–Bernerring erhielt übrigens als Versuchsstrecke erstmals eine Vielfachaufhängung mit automatischer Spannvorrichtung.

Wie der Regierungsrat in seinem am 20. März 1919 dem Großen Rate vorgelegten Ratschlag ausführte, habe eine Linienführung auf eigenem Bahnkörper den Vorzug eines staubfreien und geräuscharmen Betriebes sowie einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit. Sowohl der Bau als auch der Unterhalt seien billiger. Zudem sei die Gefahr von Zusammenstößen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs ganz erheblich vermindert. Diesen Vorteilen stehe als einziger Nachteil der größere Landbedarf gegenüber.

Den Anschluß an die bestehende Linie im Steinenring konnte man wegen der ausgebliebenen Materiallieferung zunächst nur provisorisch ausführen. Von der am 7. Dezember 1919 erfolgten Betriebseröffnung an bis zum 7. Juli 1920 mußten alle die neue Strecke befahrenden Personen umsteigen, da zwischen Schützenhaus und Neubad aus den erwähnten baulichen Gründen zuerst nur ein Pendeldienst mit einem einzigen im 12-Minuten-Betrieb verkehrenden Motorwagen eingerichtet werden konnte. Auf den 8. Juli 1920 folgte ein durchgehender Betrieb nach der Stadt durch die Innere Margarethenstraße; der stadtseitige Endpunkt der Linie wurde in den kommenden Jahren mehrmals verlegt.

Die definitive Geleiseverbindung beim Schützenhaus und damit der Anschluß an das zum doppelspurigen Betrieb erforderliche zweite Geleise konnte mit Material englischer Herkunft erst im Jahre 1921 erstellt werden,

wobei die im Steinenring liegende Weiche Nr. 124 gleichzeitig eine elektrische Umstellvorrichtung der Maschinenfabrik Oerlikon erhielt.

Obwohl eine Fortsetzung bis zur Kantonsgrenze samt Erstellung einer Geleiseschleife von Anfang an vorgesehen war, bewilligte der Große Rat im Jahre 1919 nur den für die Erstellung des beim Neubad endigenden ersten Teilstückes erforderlichen Betrag. Auf eine Weiterführung verzichtete man nicht nur wegen der hohen Schienenpreise, sondern weil zudem eine Korrektion der alten Neuweilerstraße erforderlich gewesen wäre. Die für beides nötigen beträchtlichen Beträge wollte man zunächst nicht ausgeben.

Erst als die Überbauung jener Gegend Fortschritte gemacht hatte, wurde die Neuweilerstraße korrigiert. Den dafür erforderlichen Kredit bewilligte der Große Rat am 12. November 1925. Diese Korrektion führte man als Notstandsarbeit durch, um Arbeitslose zu beschäftigen. Nun waren die Voraussetzungen für die Weiterführung der Tramlinie gegeben. Der Regierungsrat unterbreitete daher dem Großen Rate am 14. Januar 1926 einen entsprechenden Ratschlag, und gestützt darauf bewilligte die Legislative am 25. Februar 1926 den erforderlichen Betrag. Schon auf den 31. Juli 1926 konnte die Linie vom Neuweilerplatz (Neubad) bis zum Ende der Neuweilerstraße um 541 m verlängert werden, worüber sich nicht nur die Bewohner des damals neu entstandenen Quartiers freuten, sondern auch die zahlreichen Benützer des Schießstandes beim Allschwiler Weiher. Am nun definitiven Endpunkt wurde gleichzeitig eine Geleiseschleife mit Abstellgeleisen erstellt.

Die Linie nach Muttenz und Pratteln

Schon vor 1914 waren den Konzessionsbehörden von Gemeinden und Initiativkomitees verschiedene Gesuche für eine Tramverbindung von Basel nach Liestal und sogar weiter eingereicht worden. Da es aber keinem der Konzessionsbewerber gelang, von der Regierung des Kantons Basel-Landschaft die erforderliche Bewilligung für die Mitbenützung der Staatsstraße zu erhalten, konnte diesen Begehren keine weitere Folge gegeben werden.

Am 27. Dezember 1913 reichte dann der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft selbst ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von der Kantonsgrenze bei St. Jakob nach Liestal, allenfalls mit einer Zweigstrecke von Muttenz nach der Neuen Welt ein. Der Bundesrat beantragte mit seiner Botschaft vom 27. März 1914 den eidgenössischen Räten die Erteilung dieser Konzession. Die Bundesbahnlinie biete keine ausreichenden Fahrgelegenheiten für den Lokalverkehr. Von den SBB

könne wegen der überaus starken Belastung der Bahnstrecke Basel–Pratteln eine Vermehrung ihrer Lokalzüge kaum erwartet werden. Die geplante schmalspurige Bahnverbindung werde daher für die Bundesbahnen eine willkommene Entlastung des Lokalverkehrs bieten. Die Ortschaft Muttenz, welche wirtschaftlich als Vorort von Basel zu betrachten sei, wünsche mit der Stadt in ähnlicher Weise verbunden zu werden wie die Ortschaften der Vorortlinie nach Dornach. In Pratteln werde von der Trambahn eine Vermehrung der industriellen Niederlassungen erwartet. Auch Liestal werde von der projektierten Bahnverbindung mit den basellandschaftlichen Gemeinden und mit der Stadt Basel Nutzen ziehen.

Die eidgenössischen Räte erteilten die nachgesuchte Konzession mit Bundesbeschluß vom 4. April 1914. Der bald darauf ausbrechende Erste Weltkrieg verunmöglichte jedoch die erforderlichen Vorbereitungen für die Finanzierung und die Organisation der zu gründenden Bahngesellschaft. In einer an den Bundesrat gerichteten Eingabe vom 2. Februar 1916 stellte daher der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft das Gesuch, es möchte der Artikel 6 der Konzession im Sinne eines abschnittweisen Baues der Bahn abgeändert werden. Zur Begründung seines Begehrens wies die basellandschaftliche Exekutive auf die allgemeine wirtschaftliche Lage hin und fügte bei, daß bei dieser Situation von der Ausführung der ganzen Strecke Umgang genommen werden müsse. Der Bundesrat beantragte darauf den eidgenössischen Räten, es sei der zu gründenden Gesellschaft zu gestatten, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, nämlich I. Kantonsgenze bei St. Jakob–Muttenz und II. Muttenz–Liestal und allenfalls Muttenz–Neue Welt. Diesem Antrag wurde mit Bundesbeschluß vom 22. Juni 1916 entsprochen.

Die Vorgeschichte der Basellandschaftlichen Überlandbahn ist von Alex Leupin in Nr. 4 der «Baselbieter Heimatblätter» vom Dezember 1967 beschrieben worden. Die konstituierende Generalversammlung der Gesellschaft fand am 21. Februar 1920 statt, und die Eröffnung der Strecke St. Jakob–Muttenz am 22. Januar 1921. Schon am 31. Januar 1921 gelangte der Verwaltungsrat der Bahn mit einer Eingabe an den Bundesrat. Darin wurde ausgeführt, angesichts der Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Baukapitals sei die Erstellung der II. Sektion in einem Stück unmöglich, es komme nur ein etappenweiser Bau in Frage und vorläufig solle bloß die Strecke Muttenz–Pratteln zur Ausführung gelangen. Der Verwaltungsrat stelle daher das Begehren, es sei der Bundesbeschluß vom 22. Juni 1916 dahin abzuändern, daß der Gesellschaft gestattet werde, von der II. Sektion Muttenz–Liestal und allenfalls Muttenz–Neue Welt vorläufig nur die Teilstrecke Muttenz–Pratteln zu bauen. Mit einer Botschaft vom 10. Juni 1921

beantragte der Bundesrat den eidgenössischen Räten, diesem Begehren zu entsprechen, was dann mit Bundesbeschluß vom 25. Juni 1921 auch geschah.

Mit der am 22. Oktober 1922 erfolgten Eröffnung der einspurigen Verlängerung Muttenz–Pratteln wurde zur Erhöhung der Betriebssicherheit auch die Doppelspur St. Jakob–Birsfelderstraße in Betrieb genommen. Leider hatte sich am 22. Juli 1922 auf der einspurigen Strecke in der unübersichtlichen Kurve hinter der Liegenschaft Girod beim Freidorf ein Zusammenstoß zweier Tramzüge ereignet, der die Notwendigkeit der Doppelspur auf drastische Weise vor Augen führte.

Die Verlängerung der Doppelspur von der Birsfelderstraße nach Muttenz ließ allerdings auf sich warten. Der doppelspurige Betrieb bis Muttenz konnte erst am 19. November 1931 aufgenommen werden. Und weitere zwanzig Jahre vergingen bis zur Inbetriebsetzung des zweiten Geleises zwischen Muttenz und Pratteln; sie erfolgte am 8. Oktober 1951. Seither wird die ganze Linie also doppelspurig betrieben. Das erlaubt nicht nur die unbehinderte Führung von Einsatzkursen, sondern ermöglicht auch einen geordneten 6-Minuten-Betrieb, wie er in den letzten Jahren während der Hauptverkehrszeiten bis Pratteln nötig geworden ist. Geleiseschleifen bestehen seit 1921 in Muttenz und seit 1922 in Pratteln, also seit Eröffnung; sie ermöglichen ein rationelles Wenden der Züge.

Die der Basellandschaftlichen Überlandbahn gehörende Strecke St. Jakob–Muttenz–Pratteln entspricht heute allen Anforderungen, die an eine leistungsfähige Vorortlinie gestellt werden müssen. Vor mehreren Jahren war im Zuge der Straßenkorrektion Basel–Muttenz eine Verbreiterung der St. Jakobsstraße beim Freidorf nötig geworden. Die Verhandlungen zogen sich über Jahre hin, während denen nicht weniger als sieben Projektvarianten ausgearbeitet worden waren. Schließlich genehmigte der Landrat von Baselland die Ausführung des Höhlebachprojektes. Die neue, zwischen den Haltestellen Schänzli und Käppeli in den Höhlebachgraben verlegte Linie konnte am 3. Februar 1951 in Betrieb genommen werden. Da diese Verlegung durch die Korrektion der Straße verursacht wurde, sind die Kosten für die rund 930 m lange Neuanlage vom Kanton Basel-Landschaft übernommen worden. Dies ermöglichte, da eine Aufhebung der Tramlinie nie zur Diskussion stehen konnte, eine großzügige Lösung der prekär gewordenen Straßenverhältnisse.

Die Generalversammlung der Basellandschaftlichen Überlandbahn vom 2. Juni 1937 beschloß auf den Vorschlag des Verwaltungsrates mit allen Stimmen bei nur einer Enthaltung auf die öffentliche Planauflage zu verzichten und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft zu beantragen, die Gesellschaft von der Verpflichtung zu entbinden, die Bahn nach

Liestal weiterzuführen. Damit war die Ausführung des Teilstückes Pratteln–Liestal endgültig begraben. Die Basellandschaftliche Überlandbahn Basel–Liestal war einmal gedacht als Stammlinie eines Netzes, das sich bis Reigoldswil, Waldenburg und Rothenfluh hätte ausdehnen sollen. Es gab sogar Leute, die von einer Fortsetzung durch das Wegenstettertal nach Möhlin und Rheinfelden träumten, um dort den Anschluß an eine Überlandbahn Birsfelden–Augst–Rheinfelden zu bewerkstelligen. Aber die Entwicklung ging in einer andern Richtung, wurde doch nach dem Zweiten Weltkrieg sogar der Ersatz der damals noch mit Dampf betriebenen Waldenburgerbahn durch eine schienenlose Traktionsart ernstlich in Erwägung gezogen.

Die Transversallinie

Bereits im Jahre 1898 bestand die Absicht, gelegentlich eine Tramlinie vom Spalentor über die Johanniterbrücke nach der Feldbergstraße zu führen. Allein die Vertreter der Universität erklärten, so lange ihre Institute im Benoullianum untergebracht seien, komme dies nicht in Frage, da sonst bestimmte physikalische Versuche sowie die seismographischen Beobachtungen nicht mehr möglich wären. Eine Zeitlang erwog man daher sogar eine Linienführung durch den Petersgraben. Die berechtigte Rücksichtnahme auf die Bürgerspitalbauten verhinderte auch die Ausführung dieses Planes. So wurden nach und nach die verschiedensten Linien ausgeführt, aber die von den Bewohnern der betreffenden Quartiere sehnlichst erwartete Transversallinie sah zunächst auf der langen Bank ihrer Verwirklichung entgegen. Erst als die Verlegung der damals im Bernoullianum untergebrachten Universitätsinstitute in den Bereich der Möglichkeiten gerückt war, konnte schließlich an die Erstellung dieser Strecke gedacht werden. Die Physiker erhielten ihr neues Gebäude an der Klingelbergstraße, und die astronomisch-meteorologische Anstalt wurde auf das vordere Bruderholz (zwischen Margarethenpark und dem Sonnenbad) verlegt. Im Bernoullianum aber hielten nach der erforderlichen Renovation die Geologen und die Geographen mit ihren Instituten Einzug. Der Vortragssaal des Bernoullianums konnte künftig mit dem Tram erreicht werden, was von den Besuchern der dortigen Veranstaltungen lebhaft begrüßt wurde.

Der Große Rat beschloß schon am 29. Juni 1911 bei der Behandlung des regierungsrätlichen Berichts über den Weiterausbau des Straßenbahnnetzes, es sei ein Projekt für eine Straßenbahnlinie vom neuen Badischen Bahnhof durch die Schönaustraße und die Feldbergstraße bis zur Johanniterbrücke auszuarbeiten, ohne jedoch den weiteren Verlauf der Linie festzulegen. Erst bei der Behandlung der Vorlage für den ersten Teil der Neuweiler-

straße-Linie genehmigte der Große Rat am 27. März 1919 grundsätzlich auch die vorgelegten Pläne für die Strecke Johanniterbrücke–Schützenmattstraße–Steinenring.

Für die Realisierung fehlten aber zunächst verschiedene Voraussetzungen. Noch war die Schönaustraße zwischen Jägerstraße und Schwarzwaldallee nicht erstellt, und zuerst mußten die damals im Bernoullianum untergebrachten Universitätsinstitute anderweitig untergebracht werden. Der Regierungsrat schlug daher dem Großen Rate die Erstellung eines Neubaues für die physikalische Anstalt und die physikalisch-chemische Anstalt der Universität sowie die Erstellung des erwähnten Teilstückes der Jägerstraße gleichzeitig mit der Erstellung der Straßenbahnlinie Badischer Bahnhof–Feldbergstraße–Johanniterbrücke–Schützenmatte–Schützenhaus vor, und zwar mit einem dem Großen Rate am 23. Februar 1922 vorgelegten Ratschlag.

Das Geschäft wurde in der Sitzung vom 9. März 1922 behandelt und gemäß den Anträgen des Regierungsrates erledigt. W. Bertsch, der sich als einziger Großrat zu diesem Traktandum äußerte, zeigte sich erfreut, daß das seit 25 Jahren schwebende Projekt nun endlich zur Ausführung gelange. Die Erstellung eines Neubaues für die astronomisch-meteorologische Anstalt konnte vom Großen Rate allerdings erst am 10. März 1927 beschlossen werden.

Die Inbetriebnahme der neuen Linie erfolgte in zwei Etappen. Zuerst, nämlich am 1. Juni 1923, wurde das Kleinbasler Teilstück eröffnet und während 13½ Monaten von der Linie 1 bedient, deren Wagen als Fortsetzung der Linie 2 die Strecke Badischer Bahnhof–Feldbergstraße–Johanniterbrücke–Marktplatz–Centralbahnplatz befuhren. Wegen der Verzögerung des Umzugs der früher im Bernoullianum untergebrachten Universitätsinstitute konnte die Großbasler Strecke erst auf den 15. Juli 1924 in Betrieb genommen werden. Damit war die «Transversallinie», wie die neugebaute Strecke damals gerne genannt wurde, nach rund einem Vierteljahrhundert endlich Wirklichkeit geworden. Durch Verbindung mit der über die Wettsteinbrücke fahrenden Linie 2 wurde eine Ringlinie geschaffen, welche bis und mit 3. Juli 1966 unverändert im Betrieb stand. Sie bildete für ihr Einzugsgebiet eine willkommene direkte Verbindung mit dem Bahnhof SBB, von wo auswärtige Besucher nun auch ohne Umsteigen zum Frauenspital gelangen konnten.

Auf der Ringlinie 2 erschienen im Jahre 1952 die drei «ultraleichten» Motorwagen Nrn. 251–253 (damals als Nrn. 601–603 bezeichnet). Diese als Alleinfahrer ausgebildeten Vierachser verfügen nur über zwei Motoren. Da die Linie weder eigentliche Außenquartiere noch Vororte berührte, fuhren ihre Benützer meist nur verhältnismäßig kurze Strecken. Man

glaubte daher, daß sich solche Wagen besonders gut für diese Linie eigneten und wollte den Bestand dieser Fahrzeuge von drei auf zwölf erhöhen. Allein der entsprechende Großratsbeschluß wurde in der Volksabstimmung vom 12./13. März 1955 verworfen. Dieser Entscheid war gar nicht so unglücklich, wie er anfänglich erschien. Man hatte vielmehr freie Hand bei der am 4. Juli 1966 im Zusammenhang mit dem Umbau der Johanniterbrücke erfolgten Umstellung auf Autobus- und später Trolleybusbetrieb. Wir werden hierüber im Abschnitt über den Trolleybusbetrieb berichten.

Die Linie nach Binningen

Als letzte der an die Stadt grenzenden basellandschaftlichen Vorortgemeinden erhielt im Jahre 1934 Binningen eine Tramverbindung mit der Stadt. Zwar fuhr schon seit 4. Oktober 1887 die Birsigtalbahn (BTB), doch diese folgt der Talstraße, welche parallel zum Birsigfluß verläuft. Die während Jahrzehnten im 30-Minuten-Betrieb verkehrende meterspurige Schmalspurbahn bot jedoch keinen Ersatz für eine Straßenbahnverbindung mit ihren kurzen Intervallen. Eine solche wünschte man sich in Binningen, dessen Bevölkerung stetig zunahm, und zwar eine, die in der über der Talsohle gelegenen Hauptstraße verkehrte.

Mit einer Eingabe vom 31. Oktober 1922 stellte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt beim Bundesrat das Gesuch um Konzessionserteilung für eine Tramlinie in der Hauptstraße Binningen von der Kantonsgrenze bis zur Paradiesstraße, als Fortsetzung einer bis zur Kantonsgrenze zu erstellenden städtischen Straßenbahnlinie.

Mit einer an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement gerichteten Eingabe vom 3. April 1924 widersetzte sich die BTB dem Konzessionsgesuch. Es wurde geltend gemacht, daß ein Bedürfnis nicht vorliege, und daß die BTB dem jetzigen und künftigen Verkehr selber in hinreichendem Maße zu genügen vermöge.

Die vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement durchgeführten Untersuchungen ergaben, daß die BTB einen großen Teil von Binningen überhaupt nicht zu bedienen vermöge. Die Ortschaft könne sich nämlich nur noch in nordwestlicher Richtung ausdehnen. Da sich die Einflußzone der BTB in dieser Richtung nicht erweitern lasse, müsse angenommen werden, daß sich das Fehlen einer solchen Tramverbindung in zunehmendem Maße hemmend auf die Entwicklung Binningens auswirken werde. Überdies erwarte man, daß die Abwanderung bisheriger Bahnkunden dank der sehr billigen Abonnementspreise der BTB, die wesentlich unter den Ansätzen der Basler Straßenbahnen lagen, nicht groß ins Gewicht falle.

Aus diesen Feststellungen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements glaubte der Bundesrat eine Bejahung der Bedürfnisfrage ableiten zu dürfen. Er beantragte daher den eidgenössischen Räten mit einer Botschaft vom 13. März 1925 die Erteilung der Konzession, die jene gemäß Bundesbeschluß vom 27. März 1925 auch gewährten. Die darin festgesetzten Fristen für den Baubeginn und die Betriebseröffnung mußten mehrmals verlängert werden, letztmals durch einen Bundesbeschluß vom 15. März 1930. Die Frist zur Einreichung der technischen Vorlagen wurde darin bis zum 27. März 1932 erstreckt. Da diese Frist unbenützt ablief, erlosch am 27. März 1932 die 1925 erteilte Konzession für die Strecke Kantonsgrenze–Binningen. Die Konzessionierung des baselstädtischen Teilstückes war von Anfang an einer späteren Beschlußfassung vorbehalten gewesen, da damals die Linienführung auf dem Stadtgebiet noch nicht restlos abgeklärt war.

Schon in der Großratssitzung vom 12. November 1925 hatte M. Bodenmann wegen des Binninger Trams interpelliert. Die Regierung antwortete, daß dafür auf Stadtgebiet verschiedene Varianten in Betracht kämen. Eine direkte Verbindung würde erst durch einen Durchstich Roßhofgasse–Schnabelgasse–Grünpfahlgasse–Post ermöglicht. Der Regierungsrat ziehe bis zur Verwirklichung des Roßhofdurchstiches eine provisorische Autobusverbindung einem Tramprovisorium vor. Im Oktober 1927 sprach sich die Gemeinde Binningen jedoch gegen eine Autobusverbindung aus.

Am 24. Februar 1927 hatte der Große Rat dem Regierungsrat einen Anzug M. Bodenmann folgenden Wortlauts überwiesen: «Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und dem Großen Rate zu berichten, ob nicht mit dem Bau einer Tramlinie nach Binningen begonnen werden kann.»

Die Linienführung in der Stadt war nach wie vor ungeklärt. Erörtert wurden die folgenden Varianten:

1. Gewerbeschule (Lys)–Leonhardsgraben–Holbeinplatz–Leimenstraße–Oberwilerstraße–Kantonsgrenze
2. Gewerbeschule (Lys)–Spalenvorstadt–Schützenmattstraße–Bundesstraße–Rütimeyerplatz–Oberwilerstraße–Kantonsgrenze
3. Heuwaage–Birsigstraße–Bachlettenstraße–Oberwilerstraße–Kantonsgrenze
4. Heuwaage–Birsigstraße–Zoologischer Garten–Bachlettenstraße–Oberwilerstraße–Kantonsgrenze
5. Heuwaage–Innere Margarethenstraße–Viadukt–Steinenring–Oberwilerstraße–Kantonsgrenze
6. Heuwaage–Innere Margarethenstraße–Margarethenbrücke–Margarethenstraße–Dorenbachviadukt–Kantonsgrenze.

Keine der Varanten 1–5 vermochte restlos zu befriedigen, und für die Variante 6 fehlte zunächst die wichtigste Voraussetzung, nämlich der Dorenbachviadukt. Noch bei der Beantwortung der Interpellation M. Bodenmann hatte Regierungsrat Dr. R. Niederhauser am 12. November 1925 erklärt, die Variante, welche die Erbauung eines Viaduktes über das Birsigtal unterhalb des Margarethenhügels erfordere, falle nicht in Betracht. Wer diesen Viadukt bezahlen solle, werde auch nicht gesagt; notwendig sei er vorläufig nicht.

Der Gundeldinger Quartierverein und der Quartierverein Bachletten, beides politisch neutrale Vereinigungen, hatten sich unabhängig voneinander ebenfalls mit der Frage einer Tramverbindung zwischen Basel und Binningen befaßt. Sie gelangten dabei zur Auffassung, daß das Dorenbachprojekt die beste Lösung der Binninger Tramfrage bringen könnte. Die beiden Vereine gaben daher 1928 eine von Dr. Karl Glenck, Advokat und Notar in Basel, verfaßte Schrift heraus, welche diese Variante den zuständigen Behörden zur ernsthaften Prüfung empfahl.

Der Große Rat bewilligte dann am 7. Juli 1932 den für die Erstellung des Dorenbachviaduktes erforderlichen Kredit von Fr. 1 450 000.–. Da gegen diesen Beschluß das Referendum nicht ergriffen wurde, war die Verwirklichung dieses übrigens alten Projektes gesichert. Der bewilligte Kredit war angemessen auf die Jahre 1932 und 1933 zu verteilen. Noch im Herbst 1932 wurde der Rümelinbach eingedolt und der Dorenbach verlegt. Am 2. Januar 1933 begann der eigentliche Brückenbau, und ein Jahr später, am 24. Januar 1934, war der Rohbau vollendet. Die Einweihung des Bauwerkes fand am Samstag, den 4. August 1934 statt.

Nachdem der Beschluß über die Erstellung des Dorenbachviaduktes rechtskräftig geworden war, legte der Regierungsrat am 13. Oktober 1932 dem Großen Rate einen Ratschlag über die Erstellung einer über diesen Viadukt führenden Tramlinie nach Binningen vor. Mit dieser Vorlage entledigte sich der Regierungsrat zudem des ihm durch den Anzug M. Bodenmann erteilten Auftrages vom Jahre 1927. Der Große Rat folgte dem Antrag der Regierung. Gegen seinen Beschluß vom 17. Dezember 1932 wurde aber das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 11./12. Februar 1933 hießen die Stimmbürger die Erstellung der Strecke von der Margarethenbrücke über den neuen Dorenbachviadukt jedoch mit 9923 Ja gegen 3451 Nein gut. Die Binninger Linie ist die einzige Strecke des BVB-Netzes, welche Gegenstand einer Volksabstimmung geworden war. Unter den Gegnern befanden sich zahlreiche Befürworter eines Autobusbetriebes. Gegen einen solchen hatte sich aber, wie wir bereits vernommen haben, die Gemeinde Binningen schon im Jahre 1927 gewehrt.

Die Baukosten der neuen Linie waren mit insgesamt Fr. 450 000.– budgetiert. Von diesem Betrag waren Fr. 220 000.– für die baselstädtische Strecke und Fr. 230 000.– für die basellandschaftliche Strecke vorgesehen. Der Kanton Basel-Landschaft und die Gemeinde Binningen leisteten an die Kosten des auf basellandschaftlichem Boden gelegenen Teilstückes einen einmaligen Betrag von je Fr. 50 000.– ohne Rechtsanspruch auf die Anlagen. Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtete sich ferner, an die Kosten der für die Geleise notwendigen Betonunterlage einen Beitrag von Fr. 15 000.– zu leisten. Zusammen waren dies also Fr. 115 000.–, so daß für den Kanton Basel-Stadt ein effektiver Kostenaufwand von Fr. 335 000.– verblieb.

Da die 1925 erteilte Konzession verfallen war, mußte zuerst eine neue rechtliche Grundlage für den Bau der Binninger Linie geschaffen werden. Gestützt auf eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt vom 11. März 1933 unterbreitete der Bundesrat am 3. April 1933 den eidgenössischen Räten die erforderliche Botschaft. Die Konzession wurde mit Bundesbeschluß vom 13. April 1933 erteilt und zwar für die auf baselstädtischem Gebiet (869 m) und die auf basellandschaftlichem Gebiet (771 m) gelegene Strecke von zusammen 1640 m, beginnend am südlichen Brückenkopf der Margarethenbrücke. Im Grunde genommen handelte es sich dabei nicht um die Erteilung einer neuen Konzession, sondern um die Ausdehnung der durch die Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1896 für die Strecke Kantonsgrenze–Birsfelden und vom 22. Dezember 1904 für die Strecke Kantonsgrenze–Allschwil erteilten Konzessionen. Bei dieser Gelegenheit wurde Artikel 4a der Konzession vom 28. März 1893 mit folgendem Wortlaut «Für allfällig weiter zu erstellende Linien wird der Bundesrat die Fristen festsetzen» aufgehoben und durch nachstehende Bestimmung ersetzt: «Der Bundesrat kann dem Kanton Basel-Stadt unter den in dieser Konzession enthaltenen Bedingungen den Bau weiterer neuer Linien und die Verlegung bestehender Linien im Gebiete des Kantons Basel-Stadt sowie (nach Anhörung der Regierung des Kantons Basel-Landschaft) in den angrenzenden Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft bewilligen und ihm gestatten, den Betrieb auf einzelne Strecken des Straßenbahnnetzes zu beschränken oder ganz aufzuheben und die Bahneinrichtungen zu beseitigen.»

Die Inbetriebnahme der Strecke erfolgte am 1. September 1934. Am Binninger Ende der Linie befand sich von Anfang an eine Geleiseschleife, die allerdings den Nachteil hat, daß sie von den Großraum-Motorwagen nur ohne Anhänger befahren werden darf.

Als die Binninger Linie via Dorenbach-Viadukt Gestalt angenommen hatte, atmeten diejenigen Hausbesitzer im Bachlettenquartier erleichtert auf, welche immer wieder um ihre Vorgärten gebangt hatten, die bei den dort

allenfalls durch einen Tramlinienbau erforderlichen Straßenverbreiterungen hätten geopfert werden müssen.

Die Linie über die Dreirosenbrücke

Noch im gleichen Jahre wie die Binninger Linie wurde Basels letzte Straßenbahnstrecke, nämlich die Linie über die Dreirosenbrücke eröffnet. Bereits im generellen Plan für ein Straßenbahnnetz von 1898 war über die damals schon projektierte Dreirosenbrücke eine Tramlinie vorgesehen. Auch im Entwurf der Straßenbahnkommission für ein generelles Netz der Basler Straßenbahnen vom Mai 1913, welcher einem dem Großen Rate am 9. Oktober 1913 vorgelegten Ratschlag betreffend ein generelles Straßenbahnnetz beigegeben ist, figuriert diese Linie, für die allerdings die wichtigste Voraussetzung, nämlich die Brücke selbst, zunächst noch fehlte.

Im Februar 1925 erfolgte die Gründung eines Aktionsausschusses aus Vertretern der Quartiere St. Johann, Horburg und Kleinhüningen, das sich die baldmöglichste Erstellung der Dreirosenbrücke zum Ziele setzte und am 25. Juni 1925 wurde ein von 7444 Stimmberechtigten unterzeichnetes Volksbegehren eingereicht, das ihren Bau so rasch als möglich forderte. Der Große Rat erklärte dieses Initiativbegehren am 10. Juli 1925 als erheblich. Nach Ankauf des Dreirosenareals im Jahre 1927 und nach Erledigung der erforderlichen Vorarbeiten durch das Baudepartement legte der Regierungsrat am 28. Mai 1931 dem Großen Rate den erforderlichen Ratschlag vor. Gestützt darauf beschloß die Legislative am 11. Juli 1932 die Erstellung der Dreirosenbrücke.

Diese konnte am 1. September 1934 mit einem Volksfest an den Rheinufern und mit zwei Festzügen der Quartiervereine eingeweiht werden. Am 2. September 1934 sprach beim offiziellen Akt Regierungsrat Dr. A. Brenner vor einer gewaltigen Menschenmenge, die der traditionellen Durchschneidung des Bandes und dem Tanz der Kleinbasler Ehrenzeichen beiwohnte und auch nachher die Straßen und Plätze um die Brücke dicht bevölkerte.

Der Große Rat hatte schon am 27. April 1933 vorgängig dem Gesamtkredit einen Betrag von Fr. 50 000.– bewilligt, damit die auf der Brücke selbst zu verlegenden Schienen rechtzeitig bestellt werden konnten. Gestützt auf einen ihm am 29. Juni 1933 vorgelegten Ratschlag erteilte er in seiner Sitzung vom 31. August 1933 den für den übrigen Teil der Linie, die von der Hüningerstraße nach der Mustermesse führen sollte, den erforderlichen Kredit. Anfangs Mai 1934 begannen die Bauarbeiten. Die amtliche Kollaudation fand am 12. Dezember und die Betriebsaufnahme am 20. Dezember 1934 statt.

Auf diesen Termin wurde die Tramlinie in der Hüningerstraße, zwischen St.-Johann-Bahnhof und Lysbüchel aufgehoben, da die Wagen nun durch die Voltastraße fuhren. Im Zusammenhang mit dem Bau der Luzernerringbrücke, die über den St.-Johann-Bahnhof führte, mußte die Geleiseanlage erneut verlegt werden, und zwar von der Volta- und der Hüningerstraße in die Gasstraße. Nur so gelang es, im Gebiete des Brückenkopfes klare Verhältnisse zu schaffen. Gleichzeitig wurde der ganze Voltaplatz umgebaut. Die neue Geleiseanlage in der Gasstraße war Ende 1962 fertiggestellt, konnte aber nicht sofort in Betrieb genommen werden, da man zuerst die Geleiseanlage am Voltaplatz anpassen mußte. Diese Arbeiten begannen am 12. März 1963. Am 30. Mai konnte das südliche und am 12. Juni 1963 das nördliche Geleise am Voltaplatz und somit auch in der Gasstraße dem Betrieb übergeben werden.

Gegen die Verlegung der Tramlinie in die Gasstraße hatten die Vertreter der Verkehrsverbände opponiert; sie verlangten eine Umstellung der Tramlinie 1 auf Busbetrieb. Die Direktion der BVB wurde daher auf Antrag der Generalverkehrsplankommission vom Regierungsrat beauftragt, zu Handen dieser Kommission einen Bericht auszuarbeiten. Die BVB legten diesen schon nach vier Monaten vor; es lagen ihm eingehende Fahrplanuntersuchungen und Berechnungen zu Grunde. Die BVB kamen dabei aus betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Gründen zum Schluß, daß die Umstellung der Tramlinie 1 auf Busbetrieb im Zusammenhang mit der Erstellung der Luzernerring-Überführung abzulehnen sei. Die Generalverkehrsplankommission unterstützte dann mit eindeutigem Mehr diese Ansicht. In gleichem Sinne faßte schließlich auch der Große Rat am 11. Januar 1962 seinen Beschluß, gegen den von keiner Seite das Referendum ergriffen wurde.

Die Linie über die Dreirosenbrücke stellte eine direkte Straßenbahnverbindung zwischen den Gebieten des äußeren St.-Johann- und dem Horburgquartier her. Auf der Kleinbasler Seite folgte sie dem Straßenzug Horburgstraße–Brombacherstraße bis zum Riehenring. Von hier aus boten sich zwei Möglichkeiten an: Entweder eine Weiterführung zum Badischen Bahnhof durch Mitbenützung der in der Schönaustraße bereits bestehenden Geleise oder die Erstellung einer neuen Doppelspur bis zur Mustermesse.

Bei der Prüfung der ersten Variante zeigten sich sehr schwerwiegende Nachteile. Die vor dem Badischen Bahnhof vorhandenen Geleiseanlagen erlaubten es nicht, von der Schönaustraße wieder in die Schönaustraße zu wenden. Zudem wären die Kosten für die Erstellung einer Wendemöglichkeit hinter dem Badischen Bahnhof in den dreißiger Jahren nicht zu verantworten gewesen. So entschloß man sich, die neue Strecke zur Mustermesse

zu führen. Dort war nicht nur die nötige Schleifenanlage bereits vorhanden, sondern es bestanden auch gute Umsteigmöglichkeiten nach allen Richtungen.

Die neue Linie machte eine erst wenige Jahre vorher eingerichtete Autobuslinie zwischen der Brombacherstraße bzw. Kleinhüningen und dem Claraplatz überflüssig. Trotz diesem Verzicht auf das Pneufahrzeug war aber auch in Basel das Zeitalter der schienenunabhängigen Verkehrsmittel bereits angebrochen. Künftig erschloß man weitere Gebiete der Stadt mit Autobuslinien, wobei man sie mit jenem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel verknüpfte, ohne welches der heutige öffentliche Verkehr in Basel nicht mehr zu bewältigen wäre. Bevor wir uns aber der Entwicklung des Autobus- und Trolleybusnetzes zuwenden, wollen wir noch die Entwicklung des auf dem Straßenbahnnetz eingesetzten Rollmaterials behandeln.

Das Rollmaterial

Die von den Basler Verkehrsbetrieben beschafften Tramwagen können in drei Gruppen eingeteilt werden. Bei der ersten Gruppe, den zwischen 1895 und 1914 angeschafften Wagen, handelt es sich ausschließlich um zweiachsiges Rollmaterial ohne Luftdruckbremse.

Eine zweite Gruppe, umfassend die Zeitspanne von 1914 bis 1943, besteht aus zwei-, drei- und vierachsigen Fahrzeugen mit Luftdruckbremse oder mit nachträglich eingebauter Luftdruckbremse, sofern die Wagen ohne oder mit einer andern zusätzlichen Bremse geliefert worden waren.

Zur dritten Gruppe gehören die seit 1947 in Dienst gestellten Vierachser modernster Bauart. Entsprechend diesen drei Gruppen sind die nachfolgenden Ausführungen in drei Abschnitte gegliedert. Für die Anhängewagen wird der in Basel auch in amtlichen Schriftstücken übliche Ausdruck «Anhänger» gebraucht. Das Rollmaterial wird im allgemeinen mit der zuletzt verwendeten Betriebsnummer aufgeführt.

1895–1914

Ihren Betrieb eröffneten die damaligen Basler Straßenbahnen mit zwölf einmotorigen Wagen. Auf der Stammlinie vom alten Badischen Bahnhof über die alte Mittlere Rheinbrücke und den Marktplatz nach dem Centralbahnhof standen beim 6-Minuten-Betrieb sieben Wagen im Verkehr. Im

Sommer, und etwa auch an Sonntagen, konnte man damit zu gewissen Stunden den Verkehr nicht mehr bewältigen, so daß Einsatzkurse, oder wie man damals sagte, Supplementswagen eingesetzt werden mußten, denn sogenannte Anhänger waren noch nicht vorhanden. Die ersten Motorwagen hatten im Inneren sechzehn Sitzplätze, vorne drei und hinten fünf Stehplätze, zusammen also 24 Plätze. Das Leergewicht betrug fünf Tonnen. Jeder Wagen besaß einen einzigen Motor von 20 PS Leistung. Die Übertragung der Kraft auf beide Laufachsen geschah durch eine einfache Kettenübersetzung. Auf der Motorachse waren zwei kleine und auf jeder Laufachse ein großes Kettenrad angebracht; die Ketten und Kettenräder wurden durch einen zum Teil mit Öl gefüllten Blechkasten eingeschlossen, so daß die Ketten vollkommen in Öl liefen. Auf den beiden offenen Plattformen war je ein Schalter in Form einer flachen Trommel angeordnet. Daneben befand sich eine kräftige, von Hand zu betätigende Hebelbremse. Der Motor ruhte auf einem an den vier Achslagern aufgehängten Tragrahmen unter der Mitte des Wagens, so daß die Last gleichmäßig auf alle vier Achslager verteilt war. Zur Abschwächung der Stöße lagerte der Motor auf Gummipuffern. Die elektrische Ausrüstung stammte von der Firma Siemens & Halske, der wagenbauliche Teil von der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen, welche übrigens damals noch die einzige «Waggonsfabrik» in der Schweiz war.

Schon 1897 mußte, nachdem eine Malerwerkstätte eingerichtet worden war, mit dem Neuanstrich dieser Wagen begonnen werden. Ferner ersetzte man sämtliche Fensterrahmen, da sie durch die Nässe sehr gelitten hatten. 1896 und 1897 kamen von den gleichen Herstellern vierzehn weitere Wagen gleicher Bauart und vierzehn Wagen mit zwei Motoren, von denen jeder mittels Zahnradübersetzung auf eine Achse arbeitete, zur Ablieferung. Nun standen bereits 40 Motorwagen zur Verfügung, mit denen neben der Stammlinie auch die drei 1897 eröffneten Linien über die Wettsteinbrücke, von der Missionsstraße nach Birsfelden (Schulstraße) und vom Claraplatz nach Kleinhüningen betrieben wurden.

Die ersten zweimotorigen Wagen verkehrten anfänglich auf der Birsfelder Linie und wurden daher früher einfach «Birsfelder Wagen» genannt. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß die einmotorigen Fahrzeuge für die steile Strecke des Kohlenbergs (max. Steigung 73‰) nicht genügten. Aus den der Anschaffung dieser ersten vierzehn zweimotorigen Wagen vorangegangenen Verhandlungen mit der Lieferfirma fügen wir die Kopie eines Telegramms bei, das am 28. Mai 1896 von der Abteilung für elektrische Bahnen der Firma Siemens & Halske (Wernerwerk) Berlin einging.

28. 5. 1896

No. 2

Telegramm N. 740

Bureau

BZ 5 von Berlin Sm

N: 836 25 Worte Gruppen Taxworte.

Aufgegeben den 28/5 1896 um 11 Uhr 5 Min. mitt.

Erhalten von den um 12 Uhr 30 Min. mitt.

Eventuelle Angaben

Betriebschef Loewit Basel
Tramwaycentrale

können leo motoren
für Steigung siebzig pro
mille nicht empfehlen,
schlagen Beschaffung von
zweimotorigen Wagen vor.
Baubureau Dresden
Marschallstr. 18

Wernerwerk

Der Telegraphist: Grimm

Übertelegraphiert an den um Uhr Min. mitt.

Der Telegraphist:

Auch die Plattformen dieser Serie waren zuerst offen. Der Umbau in geschlossene Wagen erfolgte in den Jahren 1907/1909, wobei der Radstand von ursprünglich 1,5 m auf 1,8 m vergrößert wurde. Ein einziger Wagen diente von 1932–1939 noch als Anhänger. Die ersten Anhänger stammten, nebenbei bemerkt, ebenfalls aus dem Jahre 1897; sie waren Neu- und nicht Umbauten.

1898 wurden die Rohre der Bügel der ersten zwölf Motorwagen brüchig und verursachten Störungen, so daß sich die Verwaltung das für deren

Motorwagen 13 (SIG/S & H) gehört zur Serie 8–21 (anfänglich 27–40 bezeichnet) und stammt aus dem Jahre 1897. Dieser Wagen wurde 1939 ausrangiert.

Einer der Sommerwagen, von denen 33 vorhanden waren (Baujahre 1900–1912).

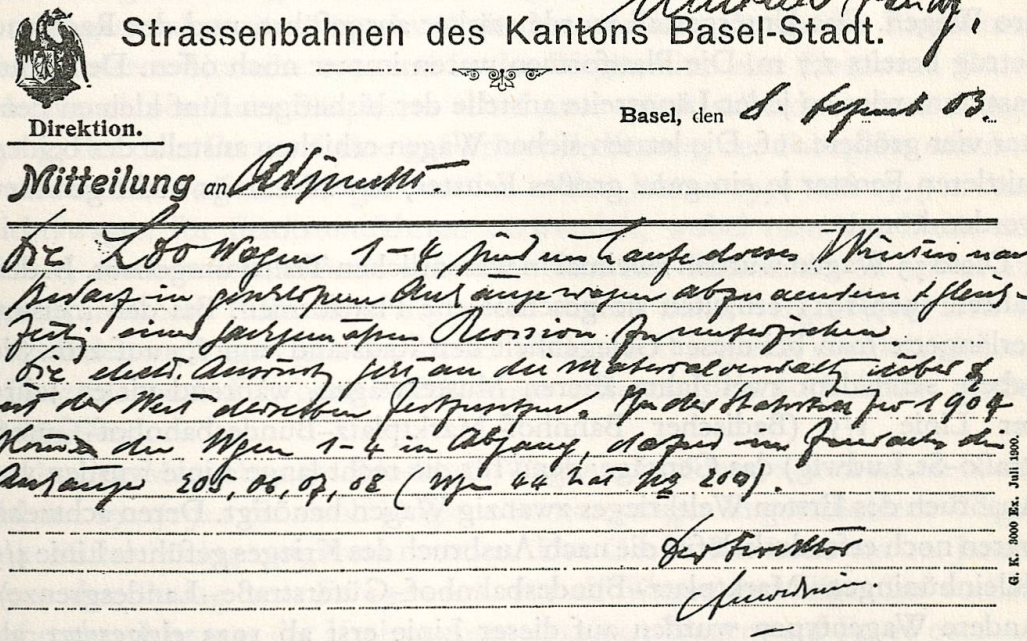
Motorwagen 104 (SWS/Alioth) gehört zu einer Serie von 36 Stück, die in den Jahren 1905–1908 geliefert wurden.

Motorwagen 62 (SWS/Alioth) wurde mit 13 gleichen Wagen im Jahre 1912 gekauft.

Erneuerung notwendige Material beschaffen mußte. Dazu kam die Plattformbeleuchtung, welche man sukzessive einrichtete. Weiter beendigte man 1898 die Verstärkung der Plattformen der ersten zwölf Wagen; diese hatten durch Überlastung sehr gelitten, was eine bleibende Durchbiegung der hölzernen Längsträger zur Folge hatte, so daß ein Ersatz durch kräftigere unumgänglich war.

Im Jahre 1898 folgten nochmals fünf Motorwagen mit nur je einem Motor und Kettenübersetzung auf beide Achsen. Im gleichen Jahre traf, als Probewagen für einen neu zu beschaffenden Wagentyp, noch der zweimotorige Wagen Nr. 22 (damals 50) ein. Während der wagenbauliche Teil von der «Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau» stammte, lieferten Siemens & Halske wiederum den elektrischen Teil. Dieses Versuchsmodell bewährte sich im allgemeinen gut und wurde einer neuen Bestellung zugrunde gelegt. Davon wird noch die Rede sein.

Trotz aller Änderungen und Ergänzungen waren die einmotorigen Wagen den Anforderungen des Betriebes weiterhin nicht gewachsen. Schon 1904 baute man deshalb einige zu Anhängern um. Der entsprechende Auftrag des Direktors an den Adjunkten (vom 8. Dezember 1903) sei hier beigefügt.



Strassenbahnen des Kantons Basel-Stadt.

Umbau von Wg.

Direktion.

Basel, den 8. Dezemb 03.

Mitteilung an Adjunkt.

Die Lbo Wagen 1–4 sind im Laufe dieses Winters nach Bedarf in geschlossene Anhängewagen abzuändern. Gleichzeitig eine gründliche Revision vorzunehmen.

Die elektr. Ausrüstung geht an die Materialverwalt. über & mit der Neuerstellung Gelegenheit. Nach der Statistik für 1904 könnte die Wgen 1–4 in Abgang, dagegen im Zuwachs die Anhänger 205, 06, 07, 08 (Wgn 44 hat Nr 200).

Der Direktor

Auwärter.

G. K. 3000 Ex. Juli 1900.

Die letzten sechs wurden auf den 1. Juni 1921 als Motorwagen außer Betrieb gesetzt, fünf davon fuhren von 1923 an mit den früher umgebauten noch eine Reihe von Jahren als Anhänger durch Basels Straßen. Bei ihrer Umteilung zu den Anhängern wurden meist keine großen Änderungen vor-

genommen, vor allem behielt man den alten Radstand von nur 1,5 m bei. Eine Ausnahme bildeten die Nrn. 313–319 (zuerst 213–219), welche einen Radstand von 1,8 m und geschlossene Plattformen erhielten. Diese Wagen kamen in den Jahren 1942 und 1944 durch Verkauf an die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern und verkehrten dort mit den Betriebsnummern 54–60 und blau/weißem Anstrich bis 1959. Von den ehemaligen einmotorigen Wagen sind heute keine mehr vorhanden, auch nicht solche, die noch lange Zeit als Dienstwagen benützt worden waren. Das gleiche gilt für die ersten vierzehn zweimotorigen Wagen. Die letzten wurden schon 1939 als Personenwagen ausrangiert; von den zu Dienstwagen umgebauten Fahrzeugen dieser Serie sind heute ebenfalls alle verschwunden.

Der Ausbau des Netzes ging weiter. Im Jahre 1900 folgten die Linien durch die Güterstraße, durch die Allschwilerstraße und nach St. Ludwig durch die St.-Johanns-Vorstadt. Für die dadurch bedingte Motorwagenvermehrung mußte rechtzeitig gesorgt werden. Wie bereits erwähnt, kam schon 1898 ein Musterwagen zur Ablieferung. Dieser gehörte übrigens bis 1961 zum Rollmaterialbestand der BVB, seit 1949 als Dienstwagen.

Auf Grund dieses Musterwagens bestellten die Basler Straßenbahnen bei der SIG Neuhausen 33 Wagen, Nrn. 23–55 (anfänglich 51–83). Siemens & Halske lieferten wiederum die elektrische Ausrüstung mit zwei Motoren pro Wagen. Das Untergestell wurde stärker ausgeführt, und der Radstand betrug bereits 1,7 m. Die Plattformen waren immer noch offen. Der Fahrgastraum wies an jeder Längsseite anstelle der bisherigen fünf kleinen Fenster vier größere auf. Die letzten sieben Wagen erhielten anstelle der beiden mittleren Fenster je ein ganz großes Fenster, das allerdings nicht geöffnet werden konnte.

Diese 33 Wagen wurden zweimal in wesentlichen Teilen umgebaut. In den Jahren 1909/1911 erhielten sie geschlossene Plattformen. Bei den meisten verlängerte man bei dieser Gelegenheit den Radstand von 1,7 auf 2 m. Sie gaben, samt dem zwei Jahre älteren Musterwagen, während vieler Jahre der Linie 1/5 (Badischer Bahnhof–Marktplatz–Bundesbahnhof–Güterstraße–St. Ludwig) das Gepräge, denn für die recht lange Linie wurden vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges zwanzig Wagen benötigt. Deren achtzehn waren noch erforderlich für die nach Ausbruch des Krieges geführte Linie 4/5 (Kleinhüningen–Marktplatz–Bundesbahnhof–Güterstraße–Landesgrenze). Andere Wagentypen wurden auf dieser Linie erst ab 1923 eingesetzt, als nach Kleinhüningen auch Anhänger geführt werden konnten.

Um den Wagen Nrn. 23–55 das Mitführen moderner Anhänger ebenfalls zu ermöglichen, erfuhren sie in den Jahren 1932/1937 einen nochmaligen Umbau. Sie erhielten Schienenbremsen, stärkere Motoren und die ersten

Schalter der Serien 137–148 und 149–172 sowie Durchgangstüren, die dem Billeteur den Übergang vom Motorwagen zum Anhänger ermöglichten. Gleichzeitig vergrößerte man den Radstand auf 2,6 m. Nach dem Zweiten Weltkrieg erwarb die Stadt Innsbruck neun Wagen, der Rest wurde abgebrochen oder zu Dienstfahrzeugen umgebaut. Heute sind von diesen Wagen, die zuletzt nur noch die Pendelkurse in Lörrach besorgten, keine mehr im Betrieb. Dagegen wird Wagen Nr. 30 auf das nächstjährige Jubiläumsjahr der BVB als historisches Fahrzeug hergerichtet werden. Wagen Nr. 47 (zuerst 75 und zuletzt Dienstwagen 2014) wurde 1968 dem Tramclub Basel geschenkt und ist seither im BEB-Depot Arlesheim remisiert.

Sommerwagen waren 43 vorhanden. Sie stammten aus den Jahren 1900–1912. Die ersten vierzehn lieferte die SIG Neuhausen, während die folgenden neunzehn in der eigenen Werkstätte gebaut wurden. Der Radstand betrug 1,8 m, mit Ausnahme des Wagens Nr. 291, welcher mit einem Radstand von 3,2 m gebaut, und des Wagens Nr. 292, dessen Radstand 1938 auf 2,9 m abgeändert worden war. Ursprünglich wiesen alle offenen Wagen sieben Quersitzreihen zu vier Plätzen, somit 28 Sitzplätze auf, wobei die Bedienung durch den Billeteur von der Außenseite her erfolgte. Bei zunehmendem Verkehr und bei den zunehmenden Geschwindigkeiten bildete diese Bedienungsart für das Personal eine große Gefahr, so daß die Sitze von 31 Wagen sukzessive umgebaut werden mußten. Durch die Entfernung der mittleren Sitzreihe entstand in der Wagenmitte eine Plattform. Durch Herausnehmen eines Sitzplatzes schuf man später außerdem einen Längsgang, der dem Personal eine gefahrlose Bedienung der Fahrgäste erlaubte.

Zwei dieser offenen Wagen wurden in den Jahren 1938 und 1939 in Aussichtswagen für Stadtrundfahrten verwandelt, wobei man das Dach entfernte, niedere Seitenwände anbrachte und den Radstand von 1,8 m auf 3,1 m in einem Falle, bzw. 2,9 m im andern Falle, vergrößerte. Den so abgeänderten Wagen gab der Basler Volksmund sogleich die Bezeichnung «Badewannen». Die beiden Fahrzeuge erfreuen sich noch heute großer Beliebtheit.

Um den Mangel an geschlossenen Wagen zu mildern, waren schon in den Jahren 1921/1922 die zwölf jüngsten Sommerwagen in geschlossene Wagen mit Mitteleinstieg umgebaut worden. Der Große Rat hatte am 12. Januar 1922 den Betrag von Fr. 192 000.– für elf Wagen bewilligt. Im vorhergehenden Jahr war der Umbau eines einzelnen Wagens auf Fr. 21 000.– zu stehen gekommen. Nachdem von diesen Wagen 1947 und 1948 je einer zu Reklameanhängewagen umgebaut worden war, gelangten die verbliebenen zehn durch Verkauf in den Jahren 1950 und 1952 nach Innsbruck, wo die letzten in den Jahren 1966/1967 aus dem Verkehr ausschieden.

Von den offenen Wagen wurde Nr. 265 im Jahre 1946 ausrangiert und abgebrochen, die übrigen, ausgenommen Nrn. 1062 und 1077, folgten in den Jahren 1959/1966. Sie waren schon während vieler Jahre fast nur noch für die Mustermesse-Einsatzlinien und für Gesellschaftsfahrten verwendet worden.

Im Jahre 1904 hatte die Zahl der Motorwagen durch die ersten, bereits erwähnten Umbauten zu Anhängern eine Verminderung erfahren. Anderseits stand die Eröffnung von Vorortslinien nach Allschwil, Aesch, Hüningen und Riehen bevor, was den Ankauf weiterer stärkerer Motorwagen erforderte. Die Wahl viel auf einen Typ, den die 1901 gegründete Schweizerische Wagonsfabrik in Schlieren entwickelt hatte. Insgesamt beschafften sich die Basler Straßenbahnen 36 Stück (Nrn. 101 bis 136). Der Musterwagen Nr. 101 wurde mit Vertrag vom 4. August 1904 bestellt; seine Indienststellung erfolgte im März 1905. Mit Vertrag vom 12. Dezember 1904 wurden die Nrn. 102–104 in Auftrag gegeben; ihre Ablieferung fällt ebenfalls in das Jahr 1905. Ein weiterer Vertrag vom 8. Februar 1906 umfaßte die zwölf Wagen Nrn. 105–116. Die Ablieferung verzögerte sich aber durch einen vom 26. Februar 1906 bis 17. April 1906 dauernden Streik bei der Herstellerfirma, und die Inbetriebnahme erfolgte deswegen erst 1907. In diesem Jahre wurden weitere Wagen dieses Typs, nämlich am 29. Mai 1907 die vierzehn Wagen Nrn. 123–136 und am 3. September 1907 die sechs Wagen Nrn. 117–122 bestellt; sie konnten alle im Jahre 1908 geliefert werden.

Mit Rücksicht auf die Verwendung für die bereits erwähnten Vorortlinien erhielt ein Teil erstmals feste Quersitze, die man allerdings später, als die Wagen ausschließlich dem Stadtverkehr dienten, durch Längssitze ersetzte. Die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg waren die große Zeit der Nummern 101–136. Der Fahrgastraum hatte beidseits drei große Fenster, und besonders in den 21 anfänglich mit festen Quersitzen versehenen Wagen genossen die Basler jener Zeit ihre Fahrten nach den Vorortstationen. Der Radstand der ganzen Serie betrug, unter Verwendung von Lenkachsen, erstmals 2,5 m. Die elektrische Ausrüstung stammte von der Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth in Münchenstein. Für Wagen Nr. 121 wurde 1910 ein Ersatzuntergestell bestellt, das einen Achsstand von 2,7 m und Kugellager aufwies, anstelle der bisher üblichen Gleitlager. Dieser Wagen verkehrte lange Jahre auf der Überlandlinie 11. Als die Aescher Strecke mit Luftbremswagen ausgerüstet werden konnte und er nur noch auf dem Stadtnetz Verwendung fand, baute man 1931 wieder das frühere Untergestell mit 2,5 m Achsstand ein. Alle 36 Wagen rüstete man nachträglich mit der Schienenbremse aus.

Von dieser Serie wurde kein einziger Wagen zu einem Dienstwagen umgebaut. 33 Wagen sind in den Jahren 1951/1967 abgebrochen worden,

nachdem sie zuletzt nur noch die Pendelkurse auf der Hüningerstrecke und Einsatzkurse besorgt hatten. Einer davon (Nr. 130) war eine Zeitlang auf dem Spielplatz des Basler Waisenhauses aufgestellt.

Diese Bauart bildete seinerzeit eine Art schweizerischen Einheitstyp, wenigstens hinsichtlich des wagenbaulichen Teiles, da der Lieferant sie in fast genau gleicher Ausführung auch an andere Straßenbahnbetriebe unseres Landes verkaufte. Es ist daher erfreulich, daß vorläufig einige dieser Wagen erhalten bleiben: Nr. 114 ging (zusammen mit dem Anhänger Nr. 1043) an die Korporation Pfäffikon SZ für deren Kinderspielplatz, Nr. 106 (zusammen mit Anhänger Nr. 1038) darf vorläufig auf der Chemin de fer touristique de Meyzieu (im französischen Departement Isère) weiterleben und Nr. 126 wurde dem Tramclub Basel geschenkt, der ihn im BEB-Depot Arlesheim weiterpflegt.

Ebenfalls bei der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik in Schlieren bestellten die Basler Straßenbahnen im Jahre 1910 den Mustermotorwagen Nr. 56 (zuerst 137). Wie Nr. 121 war er mit Kugellagern für die Achsbüchsen ausgerüstet. Der Fahrgastraum wies, wie bei den Motorwagen Nrn. 49–55, an jeder Längsseite zwei kleine und dazwischen ein großes Fenster auf. Der Wagen wurde am 30. Januar 1911 in Betrieb gesetzt. Aber schon am 31. Januar 1911 blieb er in der Aeschenvorstadt bei der Sternengasse, wo damals noch eine Haltestelle war, stehen, weil die Handbremse nicht mehr gelöst werden konnte, so daß der nachfolgende Kurs ihn nach dem Barfüßerplatz stoßen mußte. Weil die eingebaute Spindelbremse nie befriedigte, folgte bald der Umbau in eine Kettenbremse. Die Plattformen waren mit gewölbten Scheiben versehen. Der Wagen erhielt dadurch eine sehr elegante Form. Mit der Verwendung gebogener Eckscheiben kam die sonst notwendige Eckstütze in Wegfall, wodurch ein freierer Ausblick des Wagenführers nach allen Seiten gewährleistet werden sollte. Um Übereinstimmung der Form zu erzielen, wurden auch die mittleren, herablaßbaren Perronscheiben etwas gewölbt ausgeführt. Die gerundeten Scheiben blendeten aber bei Sonnenschein und des Nachts die Augen des Führers derart, daß die beweglichen mittleren Scheiben schon sehr bald durch gerade ersetzt werden mußten. Die gewölbten Eckscheiben wurden, allerdings viel später, ebenfalls durch gerade ersetzt.

Auf Grund der mit diesem Musterwagen gemachten Erfahrungen wurden die im Jahr 1911 bestellten und 1912 gelieferten weiteren vierzehn Wagen Nrn. 57–70 (damals 138–151) ausschließlich mit geraden Scheiben ausgerüstet. Der Radstand betrug zuerst 2,00 m. In den Jahren 1931/1933 erhielt die ganze Serie neue Untergestelle, wobei man den Radstand auf 2,7 m vergrößerte.

Das neue Rollmaterial sollte auf das Eidgenössische Turnfest, das im Juli 1912 in Basel stattfand, betriebsbereit sein. Die Basler Straßenbahnen verlangten daher die Lieferung bis Ende Mai bei einer Konventionalstrafe von Fr. 500.– pro Wagen und Woche für jeden auf den 1. Juni nicht gelieferten Wagen. Die SWS anerkannte schließlich eine Konventionalstrafe von Fr. 100.– pro Wagen und Woche. Aus den im Basler Staatsarchiv liegenden Frachtbriefen geht hervor, daß der erste Wagen am 20. Juni 1912, und der letzte hingegen erst am 20. Juli 1912 in Basel eintraf. Ein Teil stand also für das Eidgenössische Turnfest vom 5.–9. Juli zur Verfügung. Die Serie verkehrte in der Folge vor allem auf Linie 3, bis moderne Vierachser sie 1951 ablösten. Der Wagen Nr. 70 wurde als einziger dieser Gruppe zum Hilfswagen Nr. 2001 umgebaut und diente als solcher von 1951 bis 1968 dem Depot Dreispitz, den Rest verkaufte man schon 1966/1967 auf Abbruch. Zuletzt beobachtete man sie noch als Pendelkurse in St-Louis und Lörrach sowie auf Einsatzkursen.

Außer den offenen und den vier im Jahre 1897 beschafften geschlossenen Anhängern mit offenen Plattformen verfügten die Basler Straßenbahnen bis zum Jahre 1910 hauptsächlich über Anhänger, die aus einmotorigen Motorwagen umgebaut worden waren. Im Hinblick auf die neuen Vorortlinien durfte aber die Bestandeserhöhung dieser Wagenart, und zwar durch Neubauten mit geschlossenen Plattformen, nicht weiter hinausgeschoben werden. Quersitze waren dafür eine selbstverständliche Voraussetzung. Die Wahl fiel auf einen Wagen mit sechzehn Sitzplätzen. Nur die vier Eckplätze erhielten feste Rückenlehnen, während die übrigen zwölf Plätze umklappbare Rückenlehnen aufwiesen. Diese Anordnung wurde hernach bei allen in den folgenden zwanzig Jahren bestellten Motor- und Anhängewagen verwendet, denn dieser Wagentyp erfreute sich beim Publikum großer Beliebtheit. Die Wagenbreite betrug 2,1 m gegenüber den bisherigen 2 m. Der Radstand wurde erstmals auf 2,8 m gebracht. Auch diese Wagen waren, wie alle künftigen, mit Kugellagern versehen. Die Wagen Nrn. 1120–1125 wurden 1911 von der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren geliefert und die Wagen Nr. 1126–1131 im Jahre 1912 von der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen. Sie hatten anfänglich ebenfalls runde Eckscheiben, die wegen ihrer Kostspieligkeit später durch gewöhnliche Scheiben ersetzt wurden. Schlieren überzog die Sitzplätze mit einem Rattangeflecht, Neuhausen mit einem Lederpolster. Die Unvernunft des Publikums führte dann zum Verzicht auf derartigen Komfort.

Da das tramfahrende Publikum die neue Bauart sehr schätzte, lag es auf der Hand, sie der nächsten Bestellung zugrundezulegen. Diese wurde 1913 bei der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren plaziert und umfaßte die

Motorwagen Nrn. 137–148 (zuerst 152–163) und die Anhänger 1132–1137 und 1038–1043. Die Wagen 137–148 wurden zunächst vor allem auf der Riehener Linie eingesetzt und nach deren Inbetriebnahme im Jahre 1915 auch auf der Bruderholzlinie. Es waren die ersten Motorwagen, die einen Radstand von 2,8 m aufwiesen. Auch sie waren mit Schienenbremsen ausgerüstet, nachdem solche sich bei den Wagen Nrn. 56–70 erstmals bewährt hatten.

Die Anhänger Nrn. 1132–1137 und 1038–1043 waren gleich wie ihre zwölf Vorläufer gebaut, doch wurde von runden Eckscheiben und gepolsterten Sitzen wieder abgesehen. Ihre Lieferung fällt noch in das Jahr 1913, während die Motorwagen ein Jahr später folgten. Motorwagen Nr. 148 und Anhänger 1042 waren 1914 an der Schweizerischen Landesausstellung in Bern zu sehen.

Im Jahre 1969 wurde der Wagen Nr. 140 auf dem Spielplatz des Basler Kinderspitals aufgestellt, während Nr. 142, der seit einiger Zeit als Rangierwagen der Hauptwerkstätte Klybeck dient, die Betriebsnummer Xe 2/2 2016 erhielt. Nr. 146 wurde zum Werkzeugwagen für den Fahrleitungsunterhalt Xe 2/2 2006 umgebaut. Die übrigen neun Motorwagen dieser Serie rangierte man 1966/1968 aus. Von den Anhängern sind ebenfalls bereits einige abgebrochen worden (siehe Tabelle).

1914–1943

Die zweite Periode beginnt mit einem Wagenpaar, welches 1914 ebenfalls an der Landesausstellung in Bern bewundert werden konnte. Es handelt sich um die beiden 1915 in Dienst gestellten Vierachser, den Motorwagen Nr. 400 und den dazu passenden Anhänger Nr. 1400. Beide blieben bis 1947 die einzigen vierachsigen Fahrzeuge der BVB, und sie waren ihre ersten Wagen, welche mit der automatischen Luftdruckbremse (zuerst System Knorr), sowie mit Durchgangstüren und Übergangsbrücken ausgerüstet waren. Gebaut wurden sie in Neuhausen. Die Besonderheit besteht vor allem in ihrer Ausbildung als Niederflurwagen mit Mitteleinstieg. Diese Konstruktion wurde erst nach längerem Widerstand des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements zugelassen, fand aber später auch andernorts, z.B. in Genf, mehrfach Verwendung. Die beiden Wagen, welche ausschließlich auf der Vorortlinie 11 kursierten, blieben aber immer ein Fremdkörper im Rollmaterialbestand der BVB. Der Plan für diesen Typ war im Hinblick auf das Projekt einer Überlandbahn Basel–Liestal entstanden, welches vor dem Ersten Weltkrieg erstmals Gestalt angenommen hatte, dann aber wegen der

Liniennetz und Tarifplan

BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

Zeichenerklärung:

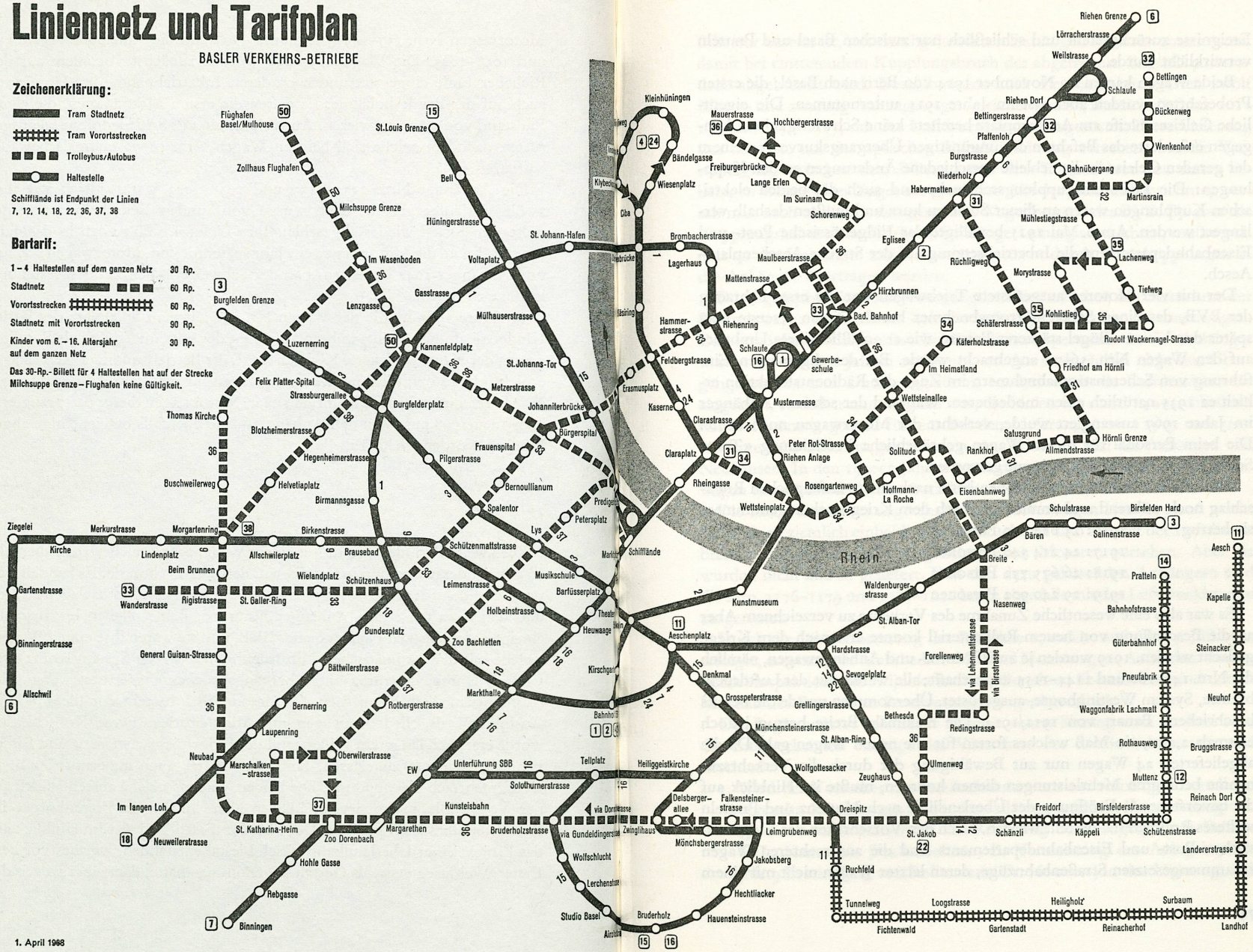
- Tram Stadtnetz
- Tram Vorortsstrecken
- Trolleybus/Autobus
- Haltestelle

Schifflände ist Endpunkt der Linien 7, 12, 14, 18, 22, 36, 37, 38

Bartarif:

1 – 4 Haltestellen auf dem ganzen Netz	30 Rp.
Stadtnetz	60 Rp.
Vorortsstrecken	60 Rp.
Stadtnetz mit Vorortsstrecken	90 Rp.
Kinder vom 6. – 16. Altersjahr auf dem ganzen Netz	30 Rp.

Das 30-Rp.-Billett für 4 Haltestellen hat auf der Strecke Milchsuppe Grenze – Flughafen keine Gültigkeit.



1. April 1968

Ereignisse zurückgestellt und schließlich nur zwischen Basel und Pratteln verwirklicht wurde.

Beide Wagen kamen im November 1914 von Bern nach Basel; die ersten Probefahrten wurden aber erst im Jahre 1915 unternommen. Die eigentliche Geleiseschleife am Aeschenplatz bereitete keine Schwierigkeiten. Hingegen erforderte das Befahren der ungünstigen Übergangskurve von einem der geraden Geleise in die Schleife verschiedene Änderungen an den Kupplungen: Die Luftbremskupplungsschläuche und auch die beiden elektrischen Kupplungen waren an dieser Stelle zu kurz und mußten deshalb verlängert werden. Am 6. Mai 1915 bewilligte das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement die Inbetriebsetzung auf der Strecke Aeschenplatz–Aesch.

Der mit vier Motoren ausgerüstete Triebwagen war das erste Fahrzeug der BVB, das einen Scheren-Stromabnehmer besaß. Diesen ersetzte man später durch einen Bügel stärkerer Bauart, wie er anläßlich ihres Umbaues auf den Wagen Nrn. 56–70 angebracht wurde. Bei der allgemeinen Einführung von Scherenstromabnehmern im Zuge der Radioentstöraktion erhielt er 1935 natürlich einen moderneren. Während der schwere Anhänger im Jahre 1967 ausrangiert wurde, verkehrt der Motorwagen noch heute. Die beim Personal für diesen Wagen gebräuchliche Bezeichnung «Tante Schuggi» ist längst Allgemeingut geworden.

Die Zahl der beförderten Personen hatte nach einem anfänglichen Rückschlag noch während und unmittelbar nach dem Krieg stark zugenommen, sie betrug

1916: 23 624 719 Personen
1917: 24 214 540 Personen
1918: 26 675 772 Personen
1919: 29 240 902 Personen

Es war also eine wesentliche Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen. Aber an die Beschaffung von neuem Rollmaterial konnte erst nach dem Kriege gedacht werden. 1919 wurden je zwölf Motor- und Anhängewagen, nämlich die Nrn. 149–160 und 1144–1155 angeschafft; alle waren mit der Luftdruckbremse, System Westinghouse, ausgerüstet. Übernommen wurde die bereits beschriebene Bauart von 1911/1914. Die maximale Breite betrug jedoch erstmals 2,2 m, ein Maß welches fortan für alle neuen Wagen galt. Da die abgelieferten 24 Wagen nur zur Bewältigung der durch die Verkehrszunahme bedingten Mehrleistungen dienen konnten, mußte im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung der Überlandlinie nach Muttenz und Pratteln weiteres Rollmaterial bestellt werden. Nach den Vorschriften des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements sind die aus mehreren Wagen zusammengesetzten Straßenbahnzüge, deren letzter Wagen nicht mit einem

Billeteur besetzt ist, mit durchgehenden selbsttätigen Bremsen auszurüsten, damit bei eintretendem Kupplungsbruch der abgetrennte Zugsteil automatisch abgebremst wird. Deshalb waren auch die 1921 abgelieferten zwölf Motor- und zwanzig Anhängewagen gleicher Bauart, nämlich die Nrn. 161–172 und 1156–1175, mit der Luftdruckbremse ausgerüstet. Diese Lieferung war als erste mit der optischen Signaleinrichtung versehen, was die Verständigung zwischen dem Billeteur und dem Wagenführer von einem beliebigen Wagen eines Zuges aus gestattete. Mit der gleichen Einrichtung versah man nach und nach den gesamten Wagenbestand der BVB. Da aber die Kupplungskabel nicht für die dafür nötige Leitung ausreichten, mußte von nun an der Heizungs- und Beleuchtungsstrom durch Rutenkupplungen in die Anhänger übertragen werden.

Durchgangsbrücken und Übergangsbrücken erhielten mit Ausnahme der Sommerwagen im Laufe der Zeit alle nach 1898 beschafften Personenwagen. Das ermöglichte Ersparnisse beim Bedienungspersonal. In die Anhänger 1120–1137 aus den Jahren 1911/1913 wurden nachträglich nicht nur Übergangsbrücken und Durchgangstüren, sondern auch die Luftdruckbremse eingebaut, so daß es nun möglich war, die Linien 6, 11 und 14 ausschließlich mit Luftbremswagen zu führen. Bei den Lieferungen von 1919 und 1921 stammten die Motorwagen jeweilen von Schlieren und die Anhänger von Neuhausen. In den 1930er Jahren baute die eigene Werkstätte allen Motorwagen neue Fahrschalter und stärkere Motoren ein.

Die Reihe der später angeschafften 34 Motorwagen Nrn. 173–206 macht heute einen ziemlich einheitlichen Eindruck. Sie sind alle mit der Luftdruckbremse ausgerüstet und mit gleich starken Motoren versehen. Aber sie wurden nicht alle so geliefert. Von den dazu gehörenden Anhängern sind die Nrn. 1176–1179 und 1185–1222 heute ebenfalls mit der Luftdruckbremse ausgerüstet.

Durch die Inbetriebsetzung der Ringlinie 2, welche auf den 15. Juli 1924 erfolgte, entstand ein Mehrbedarf von fünf Motorwagen. Außerdem wiesen Betriebinspektion und Adjunkt in ihren Berichten übereinstimmend darauf hin, daß der Bestand an Reservewagen ungenügend sei.

Der Regierungsrat behandelte daher in seiner Sitzung vom 21. Juni 1924 die entsprechenden Anträge des Vorstehers des Straßenbahnwesens und beschloß:

1. Wird der Vorsteher des Straßenbahnwesens zur sofortigen Bestellung von zehn Motorwagen und sechs Anhängewagen im Kostenbetrag von Fr. 1 000 000.– ermächtigt auf Rechnung des Budgetpostens Beilage VII., Kantonale Straßenbahnen, B. Vermehrung des Anlagekapitals (Nr. 9 Beschaffung von Rollmaterial Fr. 760 000.–) in der Meinung, daß

der ungedeckt bleibende Mehrbetrag seinerzeit in das Budget 1925 eingestellt werde.

2. Wird die Straßenbahnverwaltung ermächtigt, die sechs Anhängewagen gegebenenfalls in eigener Werkstätte zu bauen, sofern die Lieferfristen der Wagonsfabriken nicht convenieren sollten.

Zuerst wurden die sechs Anhänger geliefert. Die Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren hatte den Bau übernommen, so daß von einer Erstellung in der eigenen Werkstätte abgesehen werden konnte. Die Inbetriebsetzung der Wagen Nrn. 1176–1181 erfolgte noch im Jahre 1924. Mit Schreiben vom 22. Dezember 1924 teilte der technische Dienst der Eisenbahnabteilung mit, daß unter Bezugnahme auf die durch ihren Kontrollingenieur durchgeführte Untersuchung der beiden Wagen Nrn. 1176 und 1177 die Inbetriebnahme erfolgen könne. Sie waren mit einem Eigengewicht von 6,4 t die schwersten Zweiachsanhänger. Vier davon (Nrn. 1176–1179) sind noch heute mit der Luftdruckbremse ausgerüstet. Anfänglich war dies auch bei den beiden andern der Fall. Deren Einrichtungen wurden aber 1930 ausgebaut und für die beiden Musteranhänger mit größerem Fassungsvermögen verwendet, weshalb sie später die Nrn. 1080 und 1081 trugen und heute bereits ausrangiert sind. Sie wurden in der Folge mit der Sicherheitsbremse, «System Bergische Stahlindustrie», versehen, welche bei einem allenfalls stattfindenden Kupplungsbruch die abgetrennten Wagen selbsttätig bremst. Für Züge mit nur einem Anhänger ließ sich dadurch der Einbau einer durchgehenden automatischen Bremse vermeiden.

Die Lieferung von neun der bestellten zehn Motorwagen fällt in das Jahr 1925. Lieferantin war die SIG Neuhausen. Fünf Wagen (Nrn. 173–177) erhielten die Luftdruckbremse und wurden zunächst auf der Linie 12/14 eingesetzt. Vier Wagen, nämlich die Nrn. 179–181 und 182 (heute 178) wiesen als zusätzliche Bremse nur die Schienenbremse auf. Der Einbau der Luftdruckbremse in diese Gruppe erfolgte erst 1950/1951. Nrn. 176 und 177 waren später vorübergehend ohne Luftdruckbremse, da ihre Einrichtungen in die Musterwagen mit größerem Fassungsraum eingebaut und erst einige Jahre später wieder ersetzt wurden.

Den zehnten Wagen Nr. 178 (heute 182) lieferte die Firma erst 1926 ab. Es handelte sich um den ersten Motorwagen, der mit der Öldruckbremse, System Pieper, ausgerüstet war.

Weitere Anhänger mußten erst noch bestellt werden. Angebote lagen von den folgenden Firmen vor:

SWS Schlieren zu Fr. 32 100.– pro Wagen,
SIG Neuhausen zu Fr. 31 600.– pro Wagen und
Godarville (Belgien) zu Fr. 23 400.– pro Wagen.

Obwohl aus Belgien eine preislich sehr vorteilhafte Offerte einging, bestanden für die Vergebung einer Bestellung ins Ausland durch eine öffentliche Verwaltung starke Bedenken. Von den Schweizer Firmen bemühte sich besonders diejenige von Neuhausen um den Auftrag. Der Regierungsrat beschloß daher in seiner Sitzung vom 24. April 1925:

«Wird der Vorsteher des Straßenbahnwesens ermächtigt, mit der SIG Neuhausen über die Lieferung von Anhängewagen auf der Basis von Fr. 26 000.– pro Wagen zu verhandeln.»

Neuhausen erhielt schließlich auch den Auftrag. Die fertig ausgerüsteten Wagen kamen auf Fr. 30 810.– pro Stück zu stehen und gelangten 1926 nach Basel. Vier davon waren ohne Luftdruckbremse (Nrn. 1082–1085), während bei zweien (Nrn. 1186–1187) erstmals die Öldruckbremse, System Pieper, eingebaut wurde, so daß sie mit dem bereits erwähnten Motorwagen Nr. 182 einen Versuchszug bilden konnten. Von den vier ohne Luftdruckbremse gelieferten Wagen ist heute nur noch einer erhalten; er erhielt im Jahre 1958 ebenfalls die Luftdruckbremse und die Nummer 1185. Die andern drei sind bereits ausrangiert.

Die Rollmaterialreserve, d.h. die Zahl der Wagen, die sich außer Dienst befinden und den Depots und Werkstätten für den laufenden Unterhalt und zur periodischen Revision zur Verfügung stehen, wurde aus Sparsamkeitsgründen immer äußerst knappgehalten, so daß fast jeder Mehrbedarf an Wagen im regelmäßigen Betriebsdienst eine Wagenbestellung nötig machte.

Zudem sprach sich der Regierungsrat mit den zwei Beschlüssen vom 4. und 26. Dezember 1925 für die Verlängerung der Linie 18 vom Neuweilerplatz bis zur Kantonsgrenze aus, und der Große Rat bewilligte am 25. Februar 1926 den dafür benötigten Kredit. Dem Antrag der Direktion auf Einführung des durchgehenden Betriebes auf der Lörracher Linie auf den Zeitpunkt des Beginns der Fahrplanperiode 1926/1927 wurde durch Schreiben des Vorstehers des Straßenbahnwesens vom 24. Dezember 1925 entsprochen.

Ferner erforderte die stets zunehmende Zahl der Einsatzkurse einen höheren Wagenbestand. Die noch aus der Zeit vor 1900 stammenden Wagen waren durch entsprechende Einlagen in den Erneuerungsfonds vom Baukonto abgeschrieben, wurden jedoch weiter verwendet. Sie befanden sich wohl noch in einem betriebsfähigen Zustande, waren aber veraltet. Ihr Ersatz durch moderne und leistungsfähigere Typen wurde nicht allein vom Publikum, sondern auch von der Betriebsleitung verlangt.

Ganz neue Verhältnisse schuf gleichzeitig das Gesetz betreffend die Organisation der Basler Straßenbahnen vom 2. April 1925. Gemäß § 16 Absatz 2 unterlagen Ausgaben für Ergänzungen des Rollmaterials jetzt der Genehmigung des Großen Rates, so daß diesem nun für jede Bestellung ein

Ratschlag zugestellt werden mußte. Dies geschah erstmals am 11. April 1926. Die Behandlung der Vorlage verzögerte sich, weil die Behandlung des Beamtengesetzes von 1926 dazwischen gekommen war. Erst in ihrer Sitzung vom 9. Dezember 1926 faßte die gesetzgebende Behörde, unter Verzicht auf eine zweite Lesung, den folgenden Beschluß:

«Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Anschaffung von 10 neuen Motorwagen und von 12 neuen Anhängewagen der Basler Straßenbahnen auf Rechnung ihres Anlagekapitals den erforderlichen Kredit von Fr. 1 100 000.–, der angemessen auf die Jahre 1927 und 1928 zu verteilen ist.»

Auf Grund dieses Beschlusses bestellte die Verwaltung bei der SIG die Motorwagen Nrn. 183–192 und bei der SWS die Anhänger Nrn. 1188–1199. Die mit dem Versuchszug gemachten, befriedigenden Erfahrungen ermutigten zum Einbau der Pieper-Bremse. Man hatte sich nicht zuletzt für dieses Bremssystem entschlossen, weil keine Einfrierungsgefahr bestand und der Unterhalt billiger war als bei der Luftdruckbremse. Die Pieper-Bremse zeigte allerdings bald Mängel im Betrieb – erst einige Jahre vorher erfunden, war sie eben noch nicht so durchkonstruiert wie die bekannten Luftbremsen. Die Pieper-Wagen wurden anfänglich der Linie 12/14 zugeteilt. Das besondere Bremssystem bildete aber ein Hindernis für ihre allseitige Verwendbarkeit, namentlich als auf der Linie 12/14 neues, mehr Sitzplätze aufweisendes Rollmaterial hinzukam. Man verteilte die Pieper-Wagen nun auch auf andere Linien. Die Öldruckbremse wurde schließlich in den Jahren 1940/1949 ausgebaut und durch die Luftdruckbremse, System Westinghouse, ersetzt. Die ehemaligen Pieper-Motorwagen 183–192 sind aber noch heute an ihren Fahrschaltern erkenntlich, die etwas höher sind als bei den übrigen Bauarten. Nur der ehemalige Pieper-Motorwagen Nr. 182 hat, wie die gleichzeitig bestellten Nrn. 173–181, Schalter der kleineren Bauart. Die Pieper-Motorwagen fielen bis 1933 äußerlich noch dadurch auf, daß sie von Anfang an Scherenstromabnehmer besaßen.

Um einem erneuten Wagenbedarf und den Begehren um Ersatz der veralteten Wagen Rechnung zu tragen, bewilligte der Große Rat am 11. April 1929 einen weiteren Kredit von Fr. 1 014 000.– für die Beschaffung von je zehn Motor- und Anhängewagen. Acht Motor- und acht Anhängewagen wurden in der bisherigen Konstruktion ausgeführt. Zwei Motor- und zwei Anhängewagen sollten als Musterwagen ausgeführt werden, um dem Wunsche, Neuerungen an einzelnen Fahrzeugen im eigenen Betrieb zu erproben, Rechnung zu tragen. Die Wagen bisheriger Konstruktion wurden ohne Luftbremse geliefert, und zwar Motorwagen Nr. 193 im Jahr 1929 und Nrn. 194–200 im Jahre 1930. Ebenfalls ins Jahr 1930 fällt die Lieferung der

entsprechenden acht Anhänger Nrn. 1200–1207, zu denen noch weitere fünfzehn Stück (Nrn. 1208–1222) kamen, gemäß einem vom Großen Rate am 8. Mai 1930 bewilligten Kredit. Die acht Motorwagen dieser Bestellung und acht Anhänger (Nrn. 1215–1222) wurden von Neuhausen geliefert, die fünfzehn Anhänger Nrn. 1200–1214 von Schlieren. Der Einbau der heute vorhandenen Luftdruckbremse erfolgte in den Jahren 1951–1964. Anlaß dazu gab nicht zuletzt das glücklicherweise einzige schreckliche Unglück am Aeschenplatz vom 24. April 1947, an welchem ein aus drei nicht luftgebremsten Wagen bestehender Zug beteiligt war.

Der Regierungsrat hatte bereits in seinem Ratschlag 2938, den er dem Großen Rate am 4. April 1929 vorlegte, ausgeführt, daß der Straßenbahnverwaltung wiederholt die Einführung von Vierachsern empfohlen worden sei. Diese sah aber, und zwar nach der Auffassung des Regierungsrates mit Recht, von der Anschaffung derartiger Wagen ab, weil sich solche – wenigstens in der damals üblichen schweren Bauart – nicht als zweckmäßig erwiesen.

Man dachte sich die Entwicklung vielmehr in der Richtung zweiachsiger Fahrzeuge mit erhöhtem Fassungsvermögen. Der erste, der bereits erwähnte Musterwagenzug, bestehend aus dem Motorwagen Nr. 301 und dem Anhänger 1301, traf erst im Dezember 1930 ein. Jeder dieser beiden Wagen wies, unter Beibehaltung der bisher üblichen Endplattformen, an Stelle der bisherigen sechzehn Sitzplätze deren zweiundzwanzig auf, bei ebenfalls erhöhter Stehplatzzahl. Die Laufeigenschaften dieser beiden Neulinge konnten aber auf die Dauer nicht befriedigen. Sie wurden später umgebaut und als Dreiachser mit Lenkuntergestellen SLM in Betrieb genommen, der Motorwagen im Jahre 1954 und der Anhänger im Jahre 1955. Den letzteren richtete man gleichzeitig als Einrichtungswagen her, er erhielt auch neuartige Polstersitze und Röhrenbeleuchtung. Durch diese Umbauten sicherte er sich im Jubiläumsjahr 1955 die Bezeichnung «Aigegwäggs» (Eigengewächs).

Der zweite Musterwagenzug, bestehend aus einem Motorwagen (Nr. 72 heute Instruktionswagen Nr. 2060) und einem Anhänger (Nr. 1302), mit nur je einem Mitteleinstieg und ebenfalls 22 Sitzplätzen konnte sogar erst im Monat Juli 1931 in den regelmäßigen Betrieb genommen werden. Die Laufeigenschaften befriedigten noch weniger. Der Anhänger mußte schon 1932 mit einem dreiachsigen Lenkuntergestell, System SLM, versehen werden. Den Motorwagen zog man bereits 1950 aus dem Personenverkehr zurück und richtete ihn als Instruktionswagen für Wagenführer ein.

Noch bevor sich über die Musterkompositionen etwas aussagen ließ, mußten sechs weitere Motorwagen (Nrn. 201–206) nach dem bisherigen Typus bei der SIG Neuhausen bestellt werden; die Lieferung erfolgte noch im gleichen Jahre. Sie waren die letzten in dieser Bauart beschafften Wagen

und gleichzeitig auch die letzten Fahrzeuge mit umstellbaren Rückenlehnen. Der Große Rat hatte in seiner Sitzung vom 23. April 1931 den dafür erforderlichen Kredit von Fr. 420 000.– bewilligt mit der Maßgabe, die Wagen seien mit der automatischen Bremse (Luftdruckbremse) auszurüsten.

Die Zahl der beförderten Personen hatte sich in diesen Jahren wie folgt entwickelt:

1928: 39 941 696 Personen
1929: 42 152 669 Personen
1930: 43 621 335 Personen
1931: 45 434 102 Personen

Die für 1931 erreichte Zahl stellte für die BVB einen Rekord dar, der erst im Jahre 1944 wieder erreicht und dann auch überschritten wurde. Auf den 22. Mai 1932 führte die Verwaltung daher zur Anpassung der Fahrleistungen einen neuen Fahrplan ein. Um den äußerst knappen Fahrzeugbestand zu ergänzen, bedurfte es nochmals einer Fahrzeugserie. Der Große Rat bewilligte deshalb am 14. April 1932 die Kredite zur Beschaffung von zehn Motor- und zwölf Anhängewagen Nrn. 207–216 und 1223–1234. Man verzichtete auf das System der umstellbaren Rückenlehnen und ging zur festen Rückenlehne über. Eine Verlängerung von nur 35 cm bei den Türen, und zwar beidseitig, ermöglichte je zwei kurze Längssitze und damit die Erhöhung der Sitzplatzzahl von sechzehn auf zwanzig. Der Große Rat beschloß, daß auch diese Wagen mit der Luftdruckbremse zu versehen seien. Dagegen wurde ein Antrag von Großrat Richard Calini mit 38 gegen 35 Stimmen verworfen, wonach die Hälfte der Motor- und der Anhängewagen als Vierachser hätte ausgeführt werden sollen. Da in Zürich seit 1929 vierachsige Motorwagen in Betrieb waren, hatte der Regierungsrat diese Frage in seinem Ratschlag sehr eingehend behandelt, war dabei aber zum Schluß gekommen, daß von der Beschaffung derartiger Drehgestellwagen abgesehen werden sollte.

Der Radstand der neuen Motorwagen betrug erstmals 3,1 m, war also gleich groß wie bei den zwei vorangegangenen Anhängerserien. Die Ablieferung der in Schlieren gebauten Anhänger fiel noch in das Jahr 1932, während die von Neuhausen gelieferten Motorwagen ein Jahr später folgten. Sie verkehrten seither fast ausschließlich auf der Linie 12/14, der sie also seit bald 40 Jahren «den Stempel aufdrücken». Sie waren die letzten Zweiachser und besaßen, wie die Ölbremsserie, immer Scherenstromabnehmer.

Für 1934 stand die Eröffnung der Binninger Linie und der Linie über die Dreirosenbrücke bevor, was eine Ergänzung des Anhängerparks unumgänglich machte. Inzwischen war, wie bereits erwähnt, ein Versuch gelungen, der für die neue Bestellung richtunggebend wurde. Das von der

Motorwagen 141 (SWS/BBC) aus einer Serie von zwölf Wagen, die 1914 in Betrieb kamen.

Anhänger 1038 (SWS) aus einer Reihe von 24 Wagen, die in den Jahren 1911–1913 in Dienst gestellt wurden.

Motorwagen 400 (SIG/BBC) aus dem Jahre 1914 ist mit seinem Übernamen «Tante Schuggi» wohl der populärste Wagen der BVB.

Der im Jahre 1926 gebaute Materialtransportwagen Xe 2/2 588 (SWS/BBC) trägt heute die Nr. 2022.

Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur konstruierte dreiachsige Lenkgestell «System SLM» zeigte sich sowohl gegenüber den bisherigen Zweiachsern als auch den beiden vierachsigen Drehgestellwagen derart überlegen, daß es als die für Basler Verhältnisse zweckmäßigste Konstruktion betrachtet wurde. Sie vereinigte nicht allein die hauptsächlichsten Vorteile der Zweiachser und der Vierachser, sondern vermied zudem deren Nachteile. Hinsichtlich des Fassungsvermögens ergab sich ebenfalls ein günstiges Verhältnis, indem diese Dreiachser insgesamt nur neun Plätze weniger aufwiesen als die 1,67 m längeren Drehgestellwagen aus dem Jahre 1914. Auch für die dreiachsige Bauart behielt man die Anordnung der festen Rückenlehnen bei. Die Wagen erhielten die üblichen Endplattformen, da die Urteile über den Versuchszug mit Mitteleinstieg gar nicht ermutigend lauteten. Den Kredit für die zwanzig Wagen genehmigte der Große Rat am 18. Mai 1933 unter Ausschluß des Referendums. Neuhausen lieferte die Nrn. 1303–1312 und Schlieren die Nrn. 1313 bis 1322; der Einbau der Luftdruckbremse schien jetzt selbstverständlich.

Zur Anschaffung des entsprechenden dreiachsigen Motorwagens Nr. 303 entschloß man sich nur sehr zögernd. Erst am 8. März 1934 bewilligte der Große Rat auf den Antrag des Regierungsrates dafür einen Kredit von Fr. 76 000.–. Die Ablieferung fällt in das Jahr 1935. Nachdem dieser Wagen anläßlich der ersten Fahrten an verschiedenen Stellen oft entgleiste, wurde er fortan fast ausschließlich auf der Linie 11 verwendet. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß er zusammen mit dem Anhänger Nr. 1308 während des Zweiten Weltkrieges als Hochzeitstram eingerichtet war, wobei nach einer Idee von Tapezierermeister Traugott Roth die Möglichkeit zum Anbringen von Vorhängen vorgesehen und anstelle der Reklamefelder Spiegel eingebaut wurden.

Dieser Motorwagen blieb der einzige seiner Art. Dagegen wurden 1943 zehn weitere Anhänger Nrn. 1323–1332 beschafft, die von Neuhausen geliefert wurden. Sie kamen pro Stück auf Fr. 62 060.–, gegenüber Fr. 41 000.– im Jahre 1933 zu stehen. Die Lieferfrist betrug anderthalb Jahre. Der Große Rat hatte schon mit Beschluß vom 30. Oktober 1941 den erforderlichen Kredit bewilligt. Diese zehn letzten dreiachsigen Anhänger hat man im Jahre 1968 mit automatischen Türen versehen, so daß sie als Einrichtungswagen mit den modernen Großraum-Motorwagen verkehren können.

Es handelt sich bei diesem dreiachsigen Anhänger um eine Bauart, die nicht nur ein großes Fassungsvermögen (26 Sitzplätze und 59 Stehplätze, zusammen also 85 Plätze), sondern auch vorzügliche Laufeigenschaften aufweist und damit auf den Linien 15/16 und 11 im täglichen Einsatz noch heute sehr gute Dienste leistet.

Abschließend sei noch vermerkt, daß die Basler Straßenbahnen im Jahre 1935 mit Erfolg die vom Trambetrieb herrührenden Radiostörungen zu beseitigen versuchten. In der eigenen Werkstätte ersetzte man bei allen Motorwagen, die Dienst- und Hilfswagen eingeschlossen, den Lyrabügel mit Aluminiumschleifstück durch einen Scherenstromabnehmer mit Kohlenkontaktstück. Bei Wagen mit Scherenbügel mußte lediglich das Schleifstück ausgewechselt werden. Die PTT-Verwaltung übernahm mit rund Fr. 60 000.– einen ansehnlichen Prozentsatz der Gesamtausgaben von Fr. 145 000.–

1947–1952

Schon 1941, anläßlich des Kreditbegehrens für die letzten zehn bei der Industrie bestellten dreiachsigen Anhänger führte der Regierungsrat im Ratschlag 3911 an den Großen Rat aus:

«Wenn auch für allfällige und spätere Erweiterungen unseres Netzes zweifellos der Trolleybus weitere Verwendung finden wird, so kann sowohl aus betriebstechnischen, wie vornehmlich wirtschaftlichen Gründen doch in absehbarer Zeit keine weitgehende Umwandlung des Trambetriebes in Trolleybusbetrieb in Frage kommen, so daß eine Erneuerung unseres Straßenbahnrollmaterials sich erübrigen ließe. Wir erlauben uns in diesem Zusammenhange übrigens auf die Zürcher Straßenbahnen hinzuweisen, welche zur Zeit ebenfalls – trotz gleichzeitiger Erweiterung ihres Trolleybusbetriebes – eine großzügige Erneuerung ihres Straßenbahnrollmaterials durch Anschaffung einer größeren Serie modernster Großraum-Straßenbahn-Motorwagen vornehmen.»

Die 1941 bestellten Dreiachser wurden, wie bereits erwähnt, 1943 abgeliefert. Noch im gleichen Jahre verkehrte auf dem Basler Netz ein von Zürich leihweise zur Verfügung gestellter moderner Vierachser mittelschwerer Bauart, der schon wegen seines blau-weißen Anstrichs die Aufmerksamkeit der Basler in hohem Maße erweckte. Neues Rollmaterial war nicht nur durch den inzwischen fühlbar gewordenen Mangel an Beförderungsraum bedingt, auch der Ersatz des überalterten Rollmaterials drängte sich auf. Man war sich darüber einig, daß das dringend benötigte Wagenmaterial neuzeitlicher Bauart sein müsse, um gleichzeitig eine dringend wünschbar gewordene Beschleunigung des Verkehrs verwirklichen zu können.

Aber zuerst mußte die Sanierung der Basler Straßenbahnen Tatsache werden. Dies war im Jahre 1946 der Fall, und noch im gleichen Jahre ermächtigte der Große Rat, gestützt auf das neue BVB-Gesetz vom 11. April 1946 das inzwischen in «Basler Verkehrs-Betriebe» umgetaufte Unternehmen

zur Anschaffung von 22 Großraum-Motorwagen Nrn. 401–422 nach dem Einheitstyp Ib des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten und von fünfzehn Großraum-Anhängern Nrn. 1401–1415 nach dem VST-Einheitstyp A. Während die Anhänger von der «Flug- und Fahrzeugwerke AG» in Altenrhein gebaut wurden, erstellte die «Schindler Waggons AG» in Pratteln die Motorwagen; die elektrische Ausrüstung lieferte Brown, Boveri & Co. AG in Baden, die Firma, welche übrigens als Nachfolgerin der Elektrizitätsgesellschaft Alioth seit Jahren sämtliche Motorenaufträge erhalten hatte.

Als erster wurde am 22. November 1947 der Vierachsanhänger Nr. 1401 in Betrieb genommen, während der erste neue Motorwagen Nr. 401 am 3. April 1948 in Dienst gestellt wurde. Damit hatte eine neue Epoche begonnen. Ohne diese neuzeitlichen Großraumwagen wäre heute, im Zeitalter der automatischen Türen und des kondukteurlosen Anhängers, der Trambetrieb der BVB ganz einfach undenkbar. Die Wagen sind als Einrichtungswagen gebaut, haben daher nur auf der in der Fahrtrichtung rechten Wagenseite Türen und verfügen nur über einen einzigen Führerstand. Die vier Motoren weisen eine Stundenleistung von je 90 PS auf und sind mit der halbautomatischen +GF+-Kupplung ausgerüstet. Personal und Fahrgäste hatten sich nach Überwindung von Anfangsschwierigkeiten bald in der überwiegenden Mehrheit positiv zum neuen Rollmaterial eingestellt und wissen heute seine Vorteile zu schätzen. Die Frage des Rauchens in den nicht unterteilten Großraum-Wagen hatte anfänglich zu leidenschaftlichen Diskussionen geführt, die nun getroffene Regelung des Rauchverbots hat schließlich die Zustimmung der Trambenützer gefunden. Da die fünfzehn Anhänger nur knapp für die Linie 6 ausreichten, mußten die Kupplungen einer ganzen Anzahl alter Anhänger, nämlich Nrn. 1170–1179 und 1185–1222 (für Linien 1/4, 3 und 18) sowie Nrn. 1301 und 1329–1332 (für Linie 6), für den Verkehr mit den neuen Motorwagen eingerichtet werden. Der größte Teil des übrigen Fahrzeugbestandes wurde wenigstens mit der halbautomatischen +GF+-Kupplung versehen.

Wie froh man um das moderne Rollmaterial jetzt war, mag ein Hinweis auf die Zahl der beförderten Personen illustrieren. Die BVB beförderten:

1943: 43 340 421 Personen
1944: 48 950 917 Personen
1945: 57 626 817 Personen
1946: 63 379 679 Personen
1947: 67 776 322 Personen

Auf Grund eines Großratsbeschlusses vom 13. Mai 1948 konnten bei den gleichen Lieferanten weitere 32 Großraum-Motorwagen in Auftrag gegeben

werden, von denen dreißig in den Jahren 1950/1951 geliefert wurden. Anstelle der zwei letzten mittelschweren Vierachser dieser Bestellung gelangten jedoch auf Grund einer vom Regierungsrate genehmigten Abmachung im Jahre 1952, ebenfalls von SWP/BBC, drei «ultraleichte» Motorwagen Nrn. 251–253 mit nur je zwei Motoren zur Ablieferung. Diese waren speziell für die Bedürfnisse der ehemals als Ringlinie geführten Linie 2, welche den Verkehr zwischen dem Bundesbahnhof und dem Badischen Bahnhof besorgt, gedacht. Da sie zum Verkehr ohne Anhänger bestimmt sind, haben sie keine Puffer und eine einfachere, sogenannte direkt wirkende Luftdruckbremse (System Knorr). Bei einer totalen Gewichtseinsparung von 15% gegenüber den Wagen mittelschwerer Bauart konnten daher die Motorenleistungen beträchtlich reduziert, die Fahrzeiten der stärkeren Wagen aber trotzdem eingehalten werden. Die beiden Motoren des Triebdrehgestells leisten je 65 PS. Die Länge des Wagens beträgt nur 12,74 m gegenüber 13,2 m bei den mittelschweren Vierachsern, so daß die Wagenenden etwas weniger zugespitzt ausgebildet werden konnten.

Die Weiterführung des Erneuerungsprogrammes stieß zunächst auf Schwierigkeiten. Mit einem Großratsbeschluß vom 28. Oktober 1954 war ein Kredit bewilligt, der unter anderem die Beschaffung von neun Be 2/4 und vier Be 4/4 vorsah. Gegen diesen Beschluß wurde jedoch das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 12./13. März 1955 lehnten die Basler dann das Begehren mit 16 152 Ja gegen 19 631 Nein ab, vor allem, weil für die Linie 2, für welche die neun Be 2/4 bestimmt gewesen wären, eine Umstellung auf ein nicht schienengebundenes Verkehrsmittel propagiert worden war. Die verwerfende Mehrheit betrug 3479 Stimmen.

Die in den Jahren 1948/1951 in Dienst gestellten Großraum-Vierachser genügten aber nicht, um die Linien 1/4, 3, 6 und 18 vollständig mit modernen Motorwagen zu betreiben. Auf der Linie 18 mußten nämlich öfters bis zu drei zweiachsige Motorwagen eingesetzt werden. Der Große Rat bewilligte daher am 12. Mai 1955, gleichzeitig mit dem Kreditbetrag für die Anschaffung von dreizehn Trolleybussen und fünfzehn Autobussen auch denjenigen für die Bestellung von vier weiteren vierachsigen Motorwagen. Gegen diesen Beschluß wurde kein Referendum ergriffen, und nach der ins Jahr 1958 fallenden Ablieferung dieser Wagen, welche die Nrn. 453–456 tragen, konnte auch die Linie 18 ganz mit neuen Motorwagen ausgerüstet werden. Als Anhänger dienten für diese Linie jetzt die im gleichen Jahre zur Behebung des schlimmsten Mangels an betriebstüchtigen Fahrzeugen von den Verkehrsbetrieben St. Gallen angekauften zweiachsigen Wagen Nrn. 1241–1248 (erbaut 1948 durch die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein als VBSG Nrn. 51–58).

Das war die Situation zehn Jahre nach Eintreffen der ersten modernen Wagen. Aber die Entwicklung durfte nicht stehen bleiben, und es galt, für die Linie 6 ein noch leistungsfähigeres Fahrzeug zu planen. Das Anwachsen der Personalkosten und die Verkürzung der Arbeitszeit gaben Anlaß zur Entwicklung noch größerer Fahrzeugeinheiten. Nachdem bereits in verschiedenen ausländischen Städten Gelenkwagen in beträchtlicher Zahl eingesetzt waren und nachdem die schweizerische Waggonbau-Industrie bereits Gelenkwagen an ausländische Verkehrsbetriebe geliefert hatte, bestellten auch die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich bei zwei schweizerischen Firmen Prototypen von vierachsigen Gelenkwagen. Da zwischen Basel und Zürich über die vorteilhafteste Bauart weitgehende Übereinstimmung bestand, war eine Zusammenarbeit möglich, und diese führte zu einer Anschlußbestellung der BVB bei der SIG Neuhausen auf zwei sechsachsige Gelenkwagen, welche dann als Be 4/6 601 und 602 bezeichnet wurden. Der Große Rat bewilligte am 11. Juni 1959 den erforderlichen Kredit. Dieser Beschluß wurde ohne Volksabstimmung rechtskräftig, ebenso die beiden Großratsbeschlüsse vom 11. Februar 1960, welche die Anschaffung von sechs Autobussen und zwanzig Großraum-Anhängern Nrn. 1416–1435 (ebenfalls von den Flug- und Fahrzeugwerken AG Altenrhein) ermöglichten. Diese zwanzig Wagen waren nötig, um auch die Linie 3 mit vierachsigen Anhängern zu versehen und den erforderlichen Bestand für Linie 6, für welche die vorhandenen fünfzehn Stück nicht genügten, zu ergänzen. Sie wurden wie die beiden Be 4/6 in den Jahren 1961/1962 geliefert. Erst jetzt konnte eine unerläßliche Wagenreserve an geschlossenen zweiachsigen Anhängern zusammengestellt werden, was die Ausrangierung der letzten offenen Sommerwagen aus den Jahren 1900/1906 bis auf zwei Wagen, die für Gesellschaftsfahrten erhalten bleiben, nicht nur ermöglichte, sondern aus Platzgründen auch nötig machte.

Mit der Ausdehnung der Intervalle im Spätverkehr war es jetzt möglich, Linien, auf denen tagsüber keine Vierachser eingesetzt sind, ab 20 Uhr mit auf andern Strecken frei werdenden, modernem Rollmaterial zu betreiben. So verkehren auf Linie 7 seit dem 26. Oktober 1959 ab 20 Uhr vierachsige Motorwagen als Alleinfahrer und auf Linie 14 ab 17. Oktober 1960 ebenfalls nach 20 Uhr aus modernen Motor- und Anhängewagen bestehende Züge. Auf der Linie 7 fahren solche Wagen überdies an Samstagen und Sonntagen.

Die Beschaffung weiterer Tramwagen stieß vorerst nochmals auf Schwierigkeiten, da gegen den Großratsbeschluß vom 18. Oktober 1962 betreffend die Beschaffung von 22 Be 4/4 und 30 B4 sowie 15 Autobussen erneut das Referendum ergriffen wurde. In der Volksabstimmung vom 15. bis 17. März 1963 lehnten die zur Urne gehenden Stimmberechtigten den begehrten

Kredit mit 13 036 Ja gegen 14 259 Nein ab. Die verwerfende Mehrheit betrug nur noch 1223 Stimmen.

Dessen ungeachtet nahm die Zahl der Fahrgäste ständig zu. Es wurden befördert:

1960:	89 339 119	Personen
1961:	92 628 057	Personen
1962:	94 907 393	Personen
1963:	100 038 838	Personen
1964:	102 726 023	Personen

Durch den erwähnten Volksentscheid gerieten die BVB in eine recht schwierige Lage; einerseits nahmen die Frequenzen ständig zu, während anderseits das alte Rollmaterial den Anforderungen immer weniger gewachsen war. Der Regierungsrat legte daher dem Großen Rate schon am 14. Mai 1963 einen neuen Ratschlag betreffend die Anschaffung von Rollmaterial und den Entwurf zu einem Gesetz betreffend Abänderung des Organisationsgesetzes der BVB (Erhöhung des Dotationskapitals) vor. Der Große Rat wies diesen Ratschlag zunächst an eine Spezialkommission. Diese leistete unter dem Vorsitz von Großrat H. Gilomen, Bahnhofinspektor Basel SBB, gründliche Arbeit und unterbreitete dem Großen Rate ihren ausführlichen Bericht am 29. Oktober 1965. Gestützt auf diesen Kommissionsbericht und auf Probefahrten, welche mit einem sechsachsigen, für die Verkehrsbetriebe Mannheim bestimmten Gelenkwagen deutscher Provenienz auf dem BVB-Netz unternommen worden waren, genehmigte der Große Rat in seiner Sitzung vom 11. November 1966 die erforderlichen Kredite für die Bestellung folgender Straßenbahnfahrzeuge: zwanzig Anhängewagen Nrn. 1436–1455 (FFA) und zwanzig Motorwagen Nrn. 457–476 (SWP/BBC) sowie zwanzig sechsachsige Gelenkwagen Nrn. 603–622, deren wagenbaulicher Teil von der Firma Düwag in Düsseldorf und deren elektrischer Teil von der Firma Siemens AG in Erlangen stammt. Die Ablieferung dieser Fahrzeuge erfolgte in den Jahren 1967/1968. Die sechsachsigen Wagen gelangten vor allem auf Linie 6 zum Einsatz, während dank des erhöhten Bestandes nun auch die Linien 2 teilweise und 15/16 ganz mit vierachsigen Motorwagen betrieben werden können. Im Spätverkehr wird seit dem 1. April 1968 auch auf der Vorortlinie 11 mit modernem Rollmaterial gefahren.

Um weitere Ausrangierungen zweiachsiger Fahrzeuge zu ermöglichen, und im Bestreben, für jeden modernen Motorwagen einen ebenbürtigen Anhänger bereit zu halten, bewilligte der Große Rat, gestützt auf einen entsprechenden Ratschlag des Regierungsrates, am 8. Juni 1967 gleichzeitig mit dem für die Bestellung von zehn weiteren Autobussen erforderlichen Betrag auch einen Kredit für die Beschaffung weiterer zwanzig Anhänge-

wagen Nrn. 1456–1475. Diese wurden wiederum von der Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein gebaut; ihre Ablieferung fällt in die Jahre 1968/1969.

Nach dieser Bestellung beläuft sich der Bestand an vierachsigen Großraum-Anhängern auf 75. Zusammen mit den während der Jahre 1956/1964 unter Verwendung von SLM-Lenkuntergestellen in der Hauptwerkstätte der BVB gebauten zwölf dreiachsigen Anhängern Nrn. 1333–1344, welche 1967 ebenfalls mit automatischen Türen ausgerüstet worden sind, stehen also 87 moderne Anhängewagen den 98 großräumigen Motorwagen der Bauarten Be 4/4 und Be 4/6 gegenüber. So wird eine Parität nahezu hergestellt, um so mehr, als die Reserve an Anhängern infolge der längeren Revisionsabstände kleiner sein darf als jene der Motorwagen. Immerhin wurden zur Verbesserung dieser Parität im Jahre 1968 noch die 1943 von der SIG Neuhausen gelieferten zehn dreiachsigen Anhängewagen 1323–1332 mit automatischen Türen versehen.

Selbstverständlich ist auch bei den Großraumwagen die technische Entwicklung während der vergangenen zwanzig Jahre nicht stehen geblieben. Erwähnt sei einmal die Anpassung der Anhängewagen an die Erfordernisse des kondukteurlosen Betriebes. Die ersten kondukteurlosen Anhänger verkehrten im Jahre 1965, und zwar am 5. Juli auf Linie 6 und am 1. Dezember auch auf Linie 3. Weitere Neuerungen sind die elektropneumatisch gesteuerten Drucküberset zungsventile der Luftdruckbremse und die Verwendung von Drehgestellen mit Schindler-Luftfederung und -Luftdämpfung, deren Konstruktionsart sich ausgezeichnet bewährt hat, verursachen doch solche Drehgestelle außerordentlich geringen Unterhalt. Während die ersten fünfzehn Großraum-Anhänger über die herkömmliche Klotzbremse und einfache Drehgestelle verfügen, sind diejenigen der Nachbestellungen mit der Scheibenbremse und den erwähnten neuen Drehgestellen ausgerüstet. Diese Drehgestellbauart wurde auch bei den Motorwagen Be 4/4 Nrn. 457–476 verwendet. Von den Düwag-Sechsachsern sind zwei mit den Einrichtungen für die elektronische Simatic-Steuerung, eine Vielfachsteuerung, versehen, während die übrigen achtzehn Wagen dieser Serie für einen allfälligen Einbau dieser Neuerung vorbereitet sind, denn die Basler Verkehrsbetriebe sind gewillt, sich jeden ihnen nützlichen technischen Forschritt dienstbar zu machen.

Zusammenfaßend dürfen wir feststellen, daß vom Trämli des Jahres 1895, auf dem der Wagenführer auf offener Plattform der Unbill der Witterung ausgesetzt war, kaum etwas übrig geblieben ist. Im modernen Großraumwagen sind automatische Scheibenwischer und Fußheizungen für den Wagenführer vorhanden. Wenn zwar in dieser Hinsicht die Arbeit des

Wagenführers angenehmer geworden ist, so sind dagegen andere Belastungen dazu gekommen, die vom stets intensiver werdenden Straßenverkehr ausgehen, denn die Zeiten sind vorbei, wo in einer vom 17. April 1909 datierten, vom Regierungsrat erlassenen «Verordnung betreffend die Straßenpolizei in Bezug auf den Betrieb der Straßenbahnen» der Satz zu finden war: «Es ist untersagt, vor einem in Gang befindlichen Straßenbahnwagen mit einem Abstand von weniger als 20 Meter auf dem Geleise her zu fahren oder her zu reiten, oder vor einem herannahenden Straßenbahnwagen innerhalb dieses Abstandes das befahrene Geleise zu kreuzen.»

Das Straßenbahn-Rollmaterial trägt immer noch die Hauptlast des Verkehrs, indem von den im Jahre 1968 beförderten 105 131 286 Personen 86,93% oder 91 386 136 mit der Straßenbahn fuhren. Die Länge des Tramnetzes betrug Ende 1968 zusammen mit den gepachteten Strecken 61 116 m.

Die Depots

Für die Remisierung und den kleinen Unterhalt des Straßenbahnrollmaterials besitzen die BVB drei Depots. Die großen Revisionen sowie die Behebung von Kollisionsschäden erfolgen in der Hauptwerkstätte.

Das erste Tramdepot befand sich an der Hammerstraße 32. Es vermochte die 1895 in Betrieb gestellten ersten zwölf Einmotorwagen gerade zu fassen mit seinen vier Geleisen, in welche die Wagen mit Hilfe einer Schiebebühne geschoben wurden. Das Gebäude besteht heute noch; es dient als Sinnanstalt und Eichstätte für Hohlmaße, Gewichte und Waagen, eine dem Polizeidepartement unterstehende Institution. Die Zufahrt zu diesem Depot erfolgte durch den Claragraben, den Clarahofweg und die Hammerstraße. Der im Claragraben liegende Teil dieser Zufahrt blieb noch viele Jahre als Abstellgeleise erhalten, beseht aber heute nicht mehr.

Schon 1897 entstand als zweites das Depot Klybeck. Hier waren nun Wagenhalle und Reparaturwerkstätte unter einem Dach vereinigt. Vorher war nämlich die Werkstätte nicht etwa an der Hammerstraße 32, sondern im Parterre des Verwaltungsgebäudes Claragraben 55 untergebracht. Das Depot Klybeck war aber bald überfüllt, und weil die Benützung der alten Anlage an der Hammerstraße sehr unbequem war, mußte man schon die Erstellung eines weiteren Depots vorsehen. Ursprünglich dachte man daran, dieses in der Nähe des Horburg-Gottesackers zu errichten, jedoch zerschlugen sich die Verhandlungen über den Landerwerb. Mehr Glück hatte man mit einem Areal zwischen Wiesenstraße und Gärtnerstraße, wo ein

neues Depot gebaut werden konnte, nachdem der Große Rat mit Beschluß vom 29. Juni 1905 den erforderlichen Kredit genehmigt hatte. Die Inbetriebnahme erfolgte auf den 1. Oktober 1907; die Anlage wurde später wiederholt erweitert. Im Jahre 1909 bewilligte der Große Rat auch die erforderlichen Mittel für den Umbau des Depots Klybeck in eine Werkstätte für Reparaturen und Revisionen. Diese wurde wiederholt den veränderten Bedürfnissen angepaßt.

Die Werkstatt-Erweiterung von 1922 war Gegenstand einer Volksabstimmung. Bei der Beratung der Vorlage wurde im Großen Rate mit 55 gegen 54 Stimmen ein Antrag von Dr. C. Miville angenommen, der dem vom Regierungsrate vorgelegten Beschlussesentwurf den folgenden Zusatz beifügte: «Soweit es die Natur der auszuführenden Arbeiten und der betriebstechnischen Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung zulassen, hat die Ausführung sämtlicher Arbeiten in Regie zu erfolgen. Jedenfalls sind für die Bauarbeiten vornehmlich Arbeitslose zu verwenden, denen angemessene Arbeit unter Mitwirkung des Departements des Innern zugewiesen wird. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen sind durch die öffentliche Verwaltung mit den zuständigen Arbeiterorganisationen zu vereinbaren.»

Wegen dieser Klausel wurde das Referendum ergriffen, das in der Volksabstimmung vom 19./20. November 1921 bei 8251 Ja gegen 11 137 Nein zur Verwerfung der Vorlage führte. Es war dies übrigens das erste Mal, daß eine die BVB betreffende Frage zu einer Volksabstimmung geführt hatte. In der richtigen Erkenntnis, daß sich die Opposition des Volkes nicht in erster Linie gegen die Vorlage selbst, sondern lediglich gegen den vom Großen Rate beschlossenen Zusatz richtete, wurde das Projekt in der ursprünglichen Form der gesetzgebenden Behörde wieder vorgelegt. Darauf beschloß der Große Rat am 8. Dezember 1921 wiederum einen Zusatz, der zwar vermied von «Ausführung sämtlicher Arbeiten in Regie» zu sprechen, aber im Grunde genommen das Gleiche verlangte. Dies widersprach dem Volksentscheid, so daß die Regierung mit Bericht Nr. 2424 dem Großen Rate die Ablehnung dieses Zusatzes empfahl. In der zweiten Lesung, die in der Großrats-Sitzung vom 19. Januar 1922 stattfand, folgte man im Interesse raschmöglichster Arbeitsbeschaffung endlich dem Antrag des Regierungsrates. Nachdem die Referendumsfrist unbenützt abgelaufen war, konnte mit den Arbeiten begonnen werden.

Mit der am 1. Juni 1900 erfolgten Eröffnung der Strecke Barfüßerplatz–Allschwilerstraße (Morgartenring) nahm man auch das Depot Allschwilerstraße in Betrieb. Es wurde später verschiedentlich vergrößert, und die Geleiseanlage des Vorhofs erfuhr mehrmals Ergänzungen und Umbauten. Gegen die vom Großen Rate am 30. Juni 1927 beschlossene Erweiterung

wurde das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 11. September 1927 sanktionierten aber die Stimmbürger den Beschluß mit 9105 Ja gegen 4846 Nein.

Obwohl das Depot Wiesenplatz im Jahre 1907 dem Betrieb übergeben werden konnte, war infolge des stets zunehmenden Wagenbestandes dort, wie im Depot Allschwilerstraße, bald wieder kein Platz mehr vorhanden. Man sah sich vor die Notwendigkeit gestellt, diese beiden Depots rechtzeitig zu erweitern oder eine neue Wagenhalle an einem andern Ort zu bauen.

Im Hinblick auf die geplante Linie nach Lörrach dachte man zunächst an eine Remise in Riehen, zwischen den heutigen Haltestellen Weilstraße und Grenze.

Allein man mußte die Idee eines Depots in Riehen wieder aufgeben zu Gunsten der Erstellung eines solchen im Süden der Stadt. Nach der 1914 erfolgten Erwerbung eines der Christoph-Merian'schen-Stiftung gehörenden Landkomplexes beim Dreispitz bewilligte der Große Rat am 10. Juni 1915 den nötigen Baukredit, und die Eröffnung erfolgte im Jahre 1916. Die Wagenhalle blieb bis heute unverändert, dagegen wurde die Geleiseanlage im Vorhof zweimal, in den Jahren 1931 und 1948, erweitert. Hinter dem Depot wurde 1950 die Oberbauwerkstätte erstellt.

Mit der Vorortlinie nach Aesch kam 1907 das der Trambahngesellschaft Basel–Aesch gehörende Depot in Aesch in Betrieb. Es erwies sich aber bald als zu klein und mußte schon 1910 erweitert werden. Auch nachdem 1916 das Depot Dreispitz eröffnet worden war, liefen bis Mitte 1927 die Kurse der Linie 11 mehrheitlich aus dem Depot Aesch aus. Dann aber wurde im Sinne einer Vereinfachung diese Linie dem Depot Dreispitz zugeteilt, wobei bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges über Nacht lediglich ein Zug und über die Mittagszeit kurzfristig zwei Züge in Aesch eingestellt wurden. Das Depot Aesch diente während einiger Jahre in der kalten Jahreszeit auch zum Remisieren von Sommerwagen. Seit 1962 besteht keine Geleiseverbindung mehr zu dem noch vorhandenen Gebäude.

Am 9. Mai 1968 genehmigte der Große Rat den mit der Christoph-Merian'schen-Stiftung abgeschlossenen Kaufvertrag über die Erwerbung eines Landabschnittes am Walkeweg. Auf dieses Areal soll der Neubau einer Tram- und Bushauptwerkstätte zu stehen kommen.