

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: II.: Der Autobusbetrieb
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: 15.02.2026

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

II. Der Autobusbetrieb

Das Liniennetz

Im Jahre 1925 ließ sich der Regierungsrat einen Anzug von F. Bertschmann (Bettingen) überweisen, der die Regierung ersuchte, zu prüfen und zu berichten, «ob nicht zur Herstellung einer besseren und rascheren Verbindung zwischen Basel und Bettingen ein Autobusdienst ab Badischem Bahnhof beförderlichst einzurichten sei».

Andererseits hatte der Große Rat schon am 13. März 1919 ein vom Regierungsrat vorgelegtes Projekt betreffend die Errichtung eines Zentralfriedhofs beim Hörnli grundsätzlich genehmigt. Die Anlage war nun im Bau und ihre Eröffnung stand bevor. Da sie sich in einem damals noch wenig besiedelten Gebiet befand, lag es nahe, zunächst eine Autobuslinie einzurichten und den Gedanken einer Straßenbahnlinie fallen zu lassen. Dabei schien es gegeben, die aus allen Teilen Großbasels kommenden Besucher am Claraplatz und am Wettsteinplatz auf die nach dem neuen Friedhof führende Autobuslinie umsteigen zu lassen.

Der Regierungsrat legte dem Großen Rat seine Anträge erst am 4. April 1929 vor. Er ersuchte um die Bewilligung eines Kredites von Fr. 534 000.— für die Einrichtung einer Autobuslinie von der Wiesenbrücke, zwischen Riehenring und Hochbergerstraße, nach dem Claragraben und dem Hörnligottesacker und zur Erstellung einer Garage beim Straßenbahndepot Wiesenplatz. Fr. 432 000.— waren nötig für sechs Autobusse und Fr. 192 000.— für die Garage samt Werkstätte, einschließlich des Erwerbs des dafür erforderlichen Grundstückes. Für eine Linie nach Bettingen wurde vom Großen Rat die grundsätzliche Zustimmung zur Subventionierung einer privaten Autobusverbindung zwischen Riehen und Bettingen verlangt.

In der Großratssitzung vom 23. Mai 1929 vertrat Regierungsrat Dr. Rud. Niederhauser die Vorlage. Er führte einleitend aus, in die Autobusbegeisterung könne der Regierungsrat nicht einstimmen, doch sei er auch nicht der Auffassung, man solle auf den Autobus verzichten. Bei der Beratung schlug L. Pfenninger vor, den Garagebau aus der Vorlage herauszunehmen, weil er nicht dringend sei; nach seiner Meinung wäre überdies eine Kommissionsberatung am Platze. Dr. Edwin Strub beantragte, der Staat möge auch die Autobuslinie nach Bettingen selbst betreiben. Nach Schluß der Debatte wurde zuerst in eventueller Abstimmung der Antrag der Regierung mit 84 gegen 17 Stimmen demjenigen Pfenningers vorgezogen. In der definitiven Abstimmung siegte dann Dr. Edwin Strub mit 58 gegen 46 Stimmen

über den Vorschlag der Regierung. Das bedeutete, daß auch die Bettinger Linie durch die Basler Straßenbahnen zu betreiben war und hatte zur Folge, daß zwei Autobusse mehr benötigt wurden und die Garage größer angelegt werden mußte. Die entsprechende Vorlage wurde dem Großen Rat am 6. November 1930 zugestellt, wobei man die Legislative gleichzeitig dahin orientierte, daß der ursprünglich vorgesehene Endpunkt der Linie nach dem Hörnli von der Wiesenbrücke, zwischen Riehenring und Hochbergerstraße, nach Kleinhüningen verlegt worden sei, damit die an der Hochbergerstraße gelegenen Fabriken und der Rheinhafen ebenfalls bedient werden könnten.

Die Eröffnung der beiden Linien hatte allerdings bereits am 26. Mai 1930 stattgefunden. Linie A wies zwischen Kleinhüningen und dem Friedhof am Hörnli eine Betriebslänge von 6,555 km auf. Linie B hatte auf der Strecke Claraplatz–Badischer Bahnhof–Bettingen eine solche von 7,009 km, wovon 3,960 km parallel zur Tramlinie nach Riehen verliefen. Die damals zwischen Straßenbahn und Autobus eingeführte Tarifgemeinschaft besteht noch heute.

Im Spätherbst 1930 verzeichnete man einen starken Frequenzrückgang auf beiden Linien, was zur Aufstellung eines reduzierten Fahrplans führte, der jedoch erst auf den 12. Januar 1931 in Kraft trat. Schon nach einem halben Jahre folgte auf der Linie A eine weitere Einschränkung, indem ab 1. Juli 1931 anstelle des bisherigen 12-Minuten-Betriebes auf der ganzen Strecke ein 15-Minuten-Betrieb zwischen Brombacherstraße und Hörnli eingerichtet wurde; zudem beschränkte sich die Bedienung der Strecke Brombacherstraße–Kleinhüningen auf die Stoßzeiten. Am 20. Dezember 1934 stellte man dann den Autobusbetrieb zwischen Claraplatz und Kleinhüningen ganz ein, da dieses Gebiet fortan von der neuen Tramlinie 1 (über die Dreirosenbrücke nach der Mustermesse) bedient wurde.

Linie B führte man bald nur noch in den Hauptverkehrszeiten ab Claraplatz, während der übrigen Zeit bloß auf der Strecke Tramhaltestelle Burgstraße–Bettingen. Am 20. Mai 1937 verlegte man den Endpunkt von der Tramhaltestelle Burgstraße nach der Tramhaltestelle Bettingerstraße. Dadurch, sowie durch die schon 1936 erfolgte endgültige Aufhebung der Parallelstrecke mit der Tramlinie 6, entstand eine Verkürzung um 715 bzw. 3960 m; die Betriebslänge beträgt seither 2,334 km.

Am 14. Februar 1938 wurde eine provisorische Autobuslinie C zwischen Marktplatz und Wanderstraße mit einer Betriebslänge von 3,0 km eröffnet. Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges mußte der Betrieb dieser Linie zunächst eingestellt werden, auf den beiden andern Linien gab es bedeutende Fahrplaneinschränkungen. Die kriegswirtschaftlichen Vorschriften hatten dann im Jahre 1941 die Umstellung der Linie B (Riehen–Bettingen) auf Holzgasbetrieb zur Folge, während Linie A (Claraplatz–Hörnli) auf

Trolleybusbetrieb umgestellt wurde. Die weitere Entwicklung dieser Linie wird daher im Abschnitt «Der Trolleybusbetrieb» beschrieben werden. Zufolge der Kriegsereignisse war also der Autobusbetrieb auf die mit Holzgas betriebene 2,334 km lange Strecke Bettingerstraße–Bettingen zusammengeschumpft.

Erleichterungen kamen nach Kriegsende nur langsam. So konnte nach Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes der Sonntagsbetrieb am 8. Oktober 1945 wieder im früheren Rahmen aufgenommen werden. Im Spätherbst wurden die vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement wegen Pneu- und Brennstoffmangels angeordneten Fahrleistungseinschränkungen aufgehoben. Da aber noch kein Ersatz für die abgefahrenen Pneus erhältlich war, konnte man zunächst den Fahrplan noch nicht verbessern. Immerhin wurden ab 3. Dezember 1945 eine Zeitlang auf Rechnung der mit dem Wiederaufbau des Kembser Kraftwerks betrauten Unternehmerfirmen an Werktagen regelmäßige Arbeiterfahrten ab Grenze St-Louis nach dem Kembser Stauwehr und zurück ausgeführt.

Erst am 20. Februar 1946 trat auf dem Autobus- und Trolleybusnetz ein verbesserter Fahrplan in Kraft. Gleichzeitig wurde der Betrieb auf der Linie C wieder aufgenommen, und zwar nur zwischen Schützenhaus und Wanderstraße. Wie der Regierungsrat in Beantwortung einer Kleinen Anfrage A. Müller ausführte, konnte die Linie wegen Mangels an Rollmaterial nicht mehr bis zum Marktplatz weitergeführt werden. Nach Verbesserung des Rollmaterialbestandes wurde am 25. Oktober 1948 zunächst eine Autobuslinie 34 vom Claraplatz nach der Bäumlhofstraße (Käferholzstraße) eingerichtet; die Umstellung auf Trolleybusbetrieb folgte im Jahre 1956.

Ebenfalls am 25. Oktober 1948 eröffnete man auch eine Autobuslinie 35 Friedhof am Hörnli–Morystraße. Ab 18. Mai 1949 wurde ab Habermatten nach der Morystraße gefahren. Die Linienführung wurde wiederholt geändert. Nachdem die Trolleybuslinie 31 am 7. September 1949 in den Kohlstieg verlegt worden war, konnte man die Autobuslinie 35 auf den 12. September 1949 zwischen Habermatten und Schäferstraße aufheben. Seither beginnt sie bei der Schäferstraße. Ihr Endpunkt ist jetzt am Lachenweg. Seit 1952 werden über Mittag zwei beliebte Direktkurse ab Claraplatz bzw. zum Bankverein geführt. Schließlich erhielten 1948 die bisher als Linie A, B und C bezeichneten Autobuslinien die Nummern 31, 32 und 33.

Die Entwicklung des Autobusbetriebes erfolgte zunächst bedächtig. Mit dem auf beliebigen Routen einsetzbaren Autobus steht einem Nahverkehrsunternehmen ein geeignetes Mittel zur Verfügung, wenn es gilt, sich vor der definitiven Einrichtung einer Linie zunächst über die Bedürfnisse Gewißheit zu verschaffen. Mit den 1950 in Dienst gestellten Fahrzeugen

wurde daher am 26. April 1950 eine neue Autobuslinie 36/22 auf der Strecke Bankverein–Aeschenplatz–Bethesda–Breite eröffnet. Aber der Trambetrieb erwies sich auf der Strecke Bankverein–St.-Alban-Ring als zweckmäßiger und auf den 19. Dezember 1950 wurde die Linienkombination 36/22 wieder aufgehoben. Zwischen Schifflande und St.-Alban-Ring verkehrte nun wieder die Tramlinie 22, die Autobuslinie 36 bloß zwischen der Breite und der Haltestelle «Haefely». Jedoch auch für eine solche Autobuslinie bestand, entgegen allen Erwartungen, damals noch kein Bedürfnis, so daß deren Betrieb am 29. Oktober 1951 eingestellt werden mußte.

Ein alter Wunsch der Fahrgäste in den westlichen Außenquartieren war die Schaffung einer Ringlinie, die einerseits den Anschluß an die Tramlinien herstellen, anderseits aber auch direkt in das Stadtzentrum führen sollte. Mit der Eröffnung der Linie 37/38 konnte man ab 1. Dezember 1950 den Passagieren des Holbein-, Neubad-, Morgarten- und Kannenfeldquartiers die gewünschten Fahrgelegenheiten anbieten. Der neue Ring verlief wie folgt: Die Linie 37 befuhr die Strecke Schifflande–Petersgraben–Leimenstraße–Oberwilerstraße–Holeestraße–Neubad. Von dort kehrten die Wagen mit der Nummer 38 via Reiterstraße–Morgartenring–Näfelserstraße–Straßburgerallee–Metzerstraße–Spitalstraße zur Schifflande zurück. Selbstverständlich befuhr man den Ring auch in der Gegenrichtung.

Im Jahre 1951 setzte die Verwaltung für sechs größere Veranstaltungen auf der Kunsteisbahn erstmals Extrafahrten von der Markthalle aus ein. Ferner wurden am 1. Juli 1951 anlässlich der traditionellen Tierverlosung Extrawagen zwischen der Mustermesse und den Langen Erlen, und zwar via Riehenring, geführt. In der Zeit vom 5. Oktober bis 11. Dezember 1952 fanden erstmals an Sonntagnachmittagen regelmäßige Fahrten auf der Strecke Kannenfeldplatz–Flugplatz statt.

Das eigentliche Liniennetz blieb zunächst unverändert. Erst am 5. Dezember 1955 wurde zwischen Badischem Bahnhof und St. Jakob, via St.-Alban-Brücke–Bethesda, das erste Teilstück der heutigen, also zweiten Linie 36 eröffnet. Bereits vom 14. April 1956 an fuhr man bis zum Dreispitz, und schon auf den 23. Juni 1956 erfolgte eine Verlängerung einerseits nach der Mauerstraße und anderseits nach der Bruderholzstraße. Ab 15. Oktober 1956 schließlich konnte man bis zum Neubad fahren.

Auf den 1. Juli 1956 wurde die nach dem Flugplatz führende Linie 50 eröffnet. Ihr Ausgangspunkt war anfänglich an der Schifflande. Auf den 20. Oktober 1958 verlegte man ihn jedoch an den Kannenfeldplatz, da das Teilstück Flughafenstraße–Schifflande fortan mit der neuen Linie 39 betrieben werden konnte.

* * *

Im Jahre 1952 reichten rund 13 500 Stimmberechtigte der Regierung eine Initiative folgenden Wortlautes ein:

«Die unterzeichneten Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt verlangen hiermit eine Abänderung des Gesetzes über Organisation und Verwaltung der Basler Verkehrs-Betriebe durch Aufnahme von Bestimmungen folgenden Inhalts:

1. Die durch die innere Stadt führenden Verkehrslinien sind mit schienenfreien Fahrzeugen zu betreiben.
2. Die Änderung der Transportmittel ist durch Einführungsbestimmungen zu ordnen, und die nötigen Beschlüsse sind vom Großen Rat beförderlichst zu fassen.

Das Initiativ-Komitee ist berechtigt, das vorliegende Begehren zurückzuziehen, falls dessen Forderungen auf anderem Wege erfüllt werden sollten.»

Der Große Rat wies dieses Volksbegehren in seiner Sitzung vom 24. April 1952 an eine 24gliedrige, von Albin Breitenmoser präsidierte Spezialkommission, welche übrigens auch den Bericht des Regierungsrates über die Umstellung der Tramlinie 3 auf Trolleybusbetrieb zu behandeln hatte.

Die Kommission erledigte den ihr erteilten Auftrag in insgesamt neunzehn Sitzungen, wovon je eine in Winterthur und Zürich und je vier in Lüttich und Utrecht abgehalten wurden. Auch holte man ein Gutachten bei Dipl. Ing. Joachim Fester, Direktor der Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main, ein. Dieses wurde dem Bericht beigelegt, den die Kommission am 11. Mai 1956 dem Großen Rate vorlegte. Die Kommission lehnte die Bus-Initiative sowohl aus verkehrstechnischen und betriebswirtschaftlichen, als auch aus sozial- und tarifpolitischen Erwägungen heraus ab. Sie anerkannte die Notwendigkeit einer gewissen Neuordnung des Basler Innenstadtverkehrs, bekannte sich aber einhellig zur Auffassung, es müsse dabei dem öffentlichen Verkehrsmittel auch in Zukunft das Primat eingeräumt werden. Die Kommission gab der Erwartung Ausdruck, daß die Frage der Umstellung einzelner weniger frequentierter Linien des bestehenden Straßenbahnnetzes im Rahmen des in Ausarbeitung begriffenen Gesamtverkehrsplanes eingehend geprüft werde. Für die Kommission lautete die Frage für den gesamten städtischen Verkehr nicht «Tram *oder* Bus» sondern «Tram *und* Bus». Dem Text der Initiative entsprechend stand jedoch lediglich die Umstellung in der Innenstadt zur Diskussion.

Der ausführliche Bericht verfehlte seine Wirkung nicht. Noch ehe der Große Rat darüber Beschluß faßte, wurde anfangs Juni die Bus-Initiative zurückgezogen. Die Basler Verkehrsliga und die ihr nahestehenden Bus-Initianten erklärten zwar hiezu, daß der Rückzug selbstverständlich kein

Abweichen von ihrerseits als richtig erkannten Grundsätzen, geschweige denn eine Anerkennung der Richtigkeit der im Bericht der großrätlichen Kommission vom 11. Mai 1956 vorgebrachten Argumente bedeute.

Der Große Rat behandelte den Bericht in seiner Sitzung vom 5. Juli 1956. Nach einem Eintretensvotum des Kommissionspräsidenten sprachen insgesamt nur vier Redner, worauf der Rat mit großem Mehr und ohne Gegenstimme von den Schlußfolgerungen des Kommissionsberichts zustimmend Kenntnis nahm; überdies wurde vom Rückzug der Initiative Kenntnis genommen. Ursprünglich hatte die Spezialkommission beantragt, auf die Bus-Initiative nicht einzutreten und sie den Stimmberechtigten zur Verwerfung zu empfehlen. Hans Kohler führte in seinem Votum aus, der umfangreiche Kommissionsbericht sei zu einer grundsätzlichen Dokumentation geworden, auf die immer wieder zurückgegriffen werden könne, während P. Bachmann bemerkte, man wohne der stillen Bestattung einer Initiative bei. Dr. Eugen Dietschi überschrieb seinen Kommentar in der «National-Zeitung»: «Ende Feuer im Tram – Bus-Krieg».

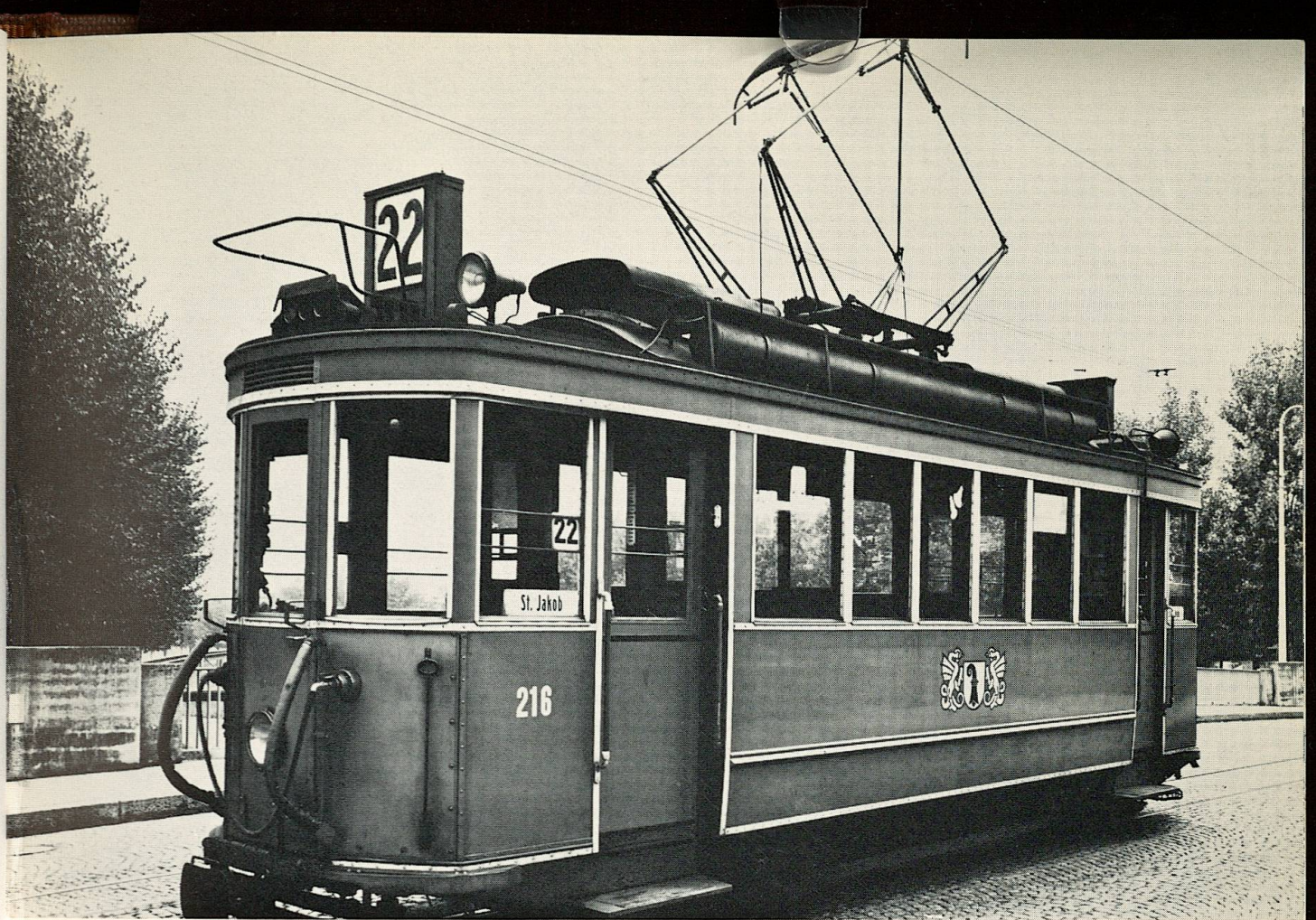
Die Auseinandersetzung, bei der politische, psychologische und emotionale Gesichtspunkte oft eine größere Rolle gespielt hatten als sachliche Erwägungen, wurde nur scheinbar beendet. Wie wir aus dem Kapitel über das Rollmaterial der Straßenbahn wissen, waren diese Urteile verfrüht abgegeben worden.

* * *

Wesentliche Neuerungen brachte erst wieder der auf den 20. Oktober 1958 in Kraft gesetzte Fahrplan. Eine wichtige Änderung war die Trennung der bisher zusammenhängenden Ringlinie 37/38. Linie 37 befährt seither nur noch die Strecke Schifflande–Zoo/Dorenbach, wobei sie an diesem Endpunkt eine große Schlaufe Bernerring–Marschalkenstraße–Holeestraße ausführt. Dafür wurde die Linie 36 vom Neubad via Morgartenring–Wasgenring–Luzernerring bis zur Flughafenstraße verlängert. Die Weiterführung zur Schifflande wurde anfänglich als Linie 39 bezeichnet, gilt aber seit 1. April 1968 ebenfalls als Bestandteil der Linie 36.

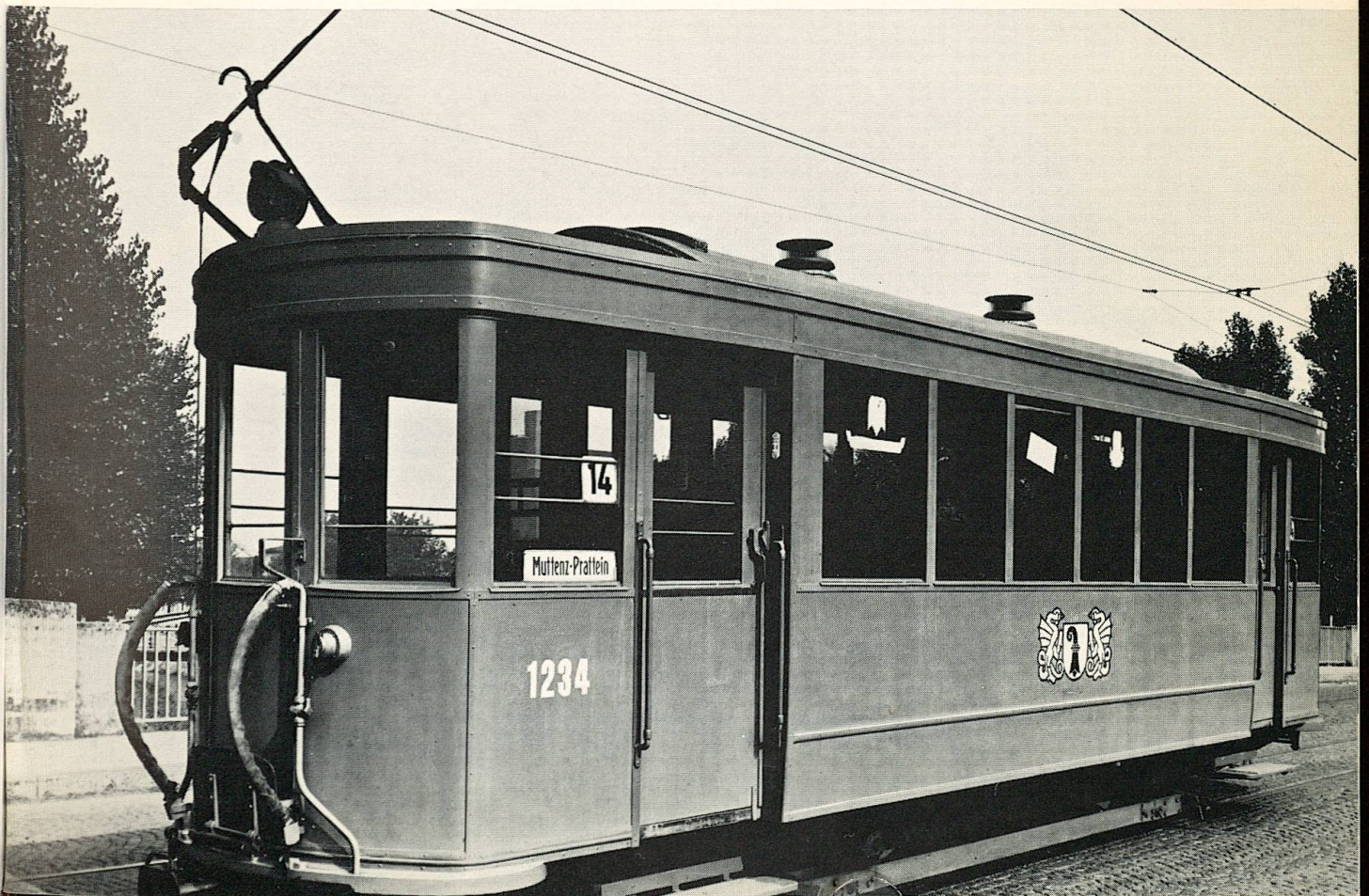
Die Endschleife der Linie 38 beim Morgartenring wird seit dem 15. März 1965 nicht mehr im Linksabbiegeverkehr via Bündnerstraße–Wasgenring–Näfelserstraße, sondern im Rechtsverkehr ab Helvetiaplatz via St.-Galler-Ring–Allschwilerstraße befahren.

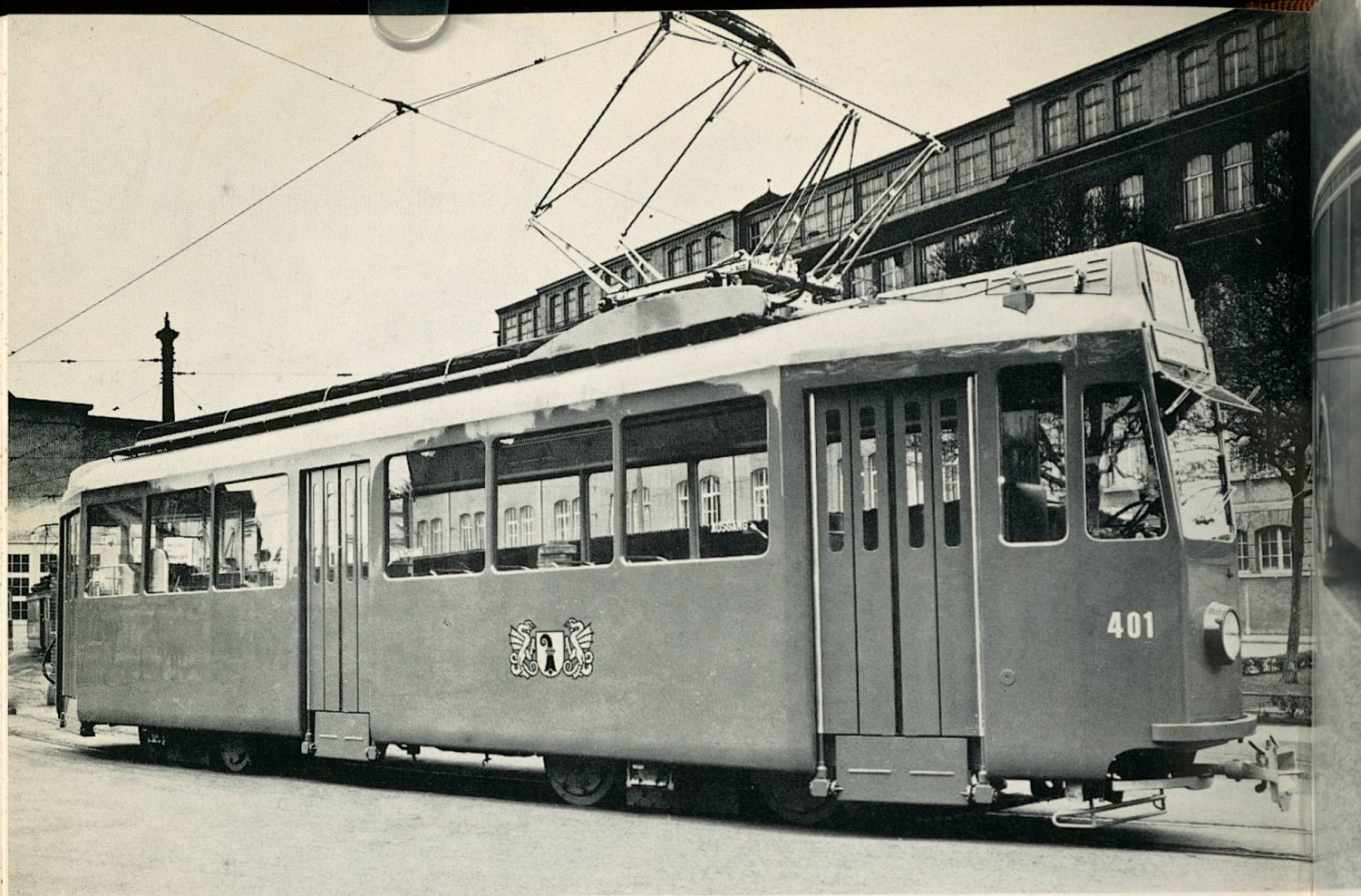
Am 4. Juli 1966 wurde die Autobuslinie 33 vom Schützenhaus über die Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof verlängert, da der Trambetrieb auf dieser Strecke im Zusammenhang mit dem Umbau der Johanniter-



Motorwagen 216 (SIG/BBC) ist der letzte von den BVB beschaffte zweiachsige Triebwagen. Er gehört zu einer im Jahre 1933 gelieferten Serie von zehn Stück.

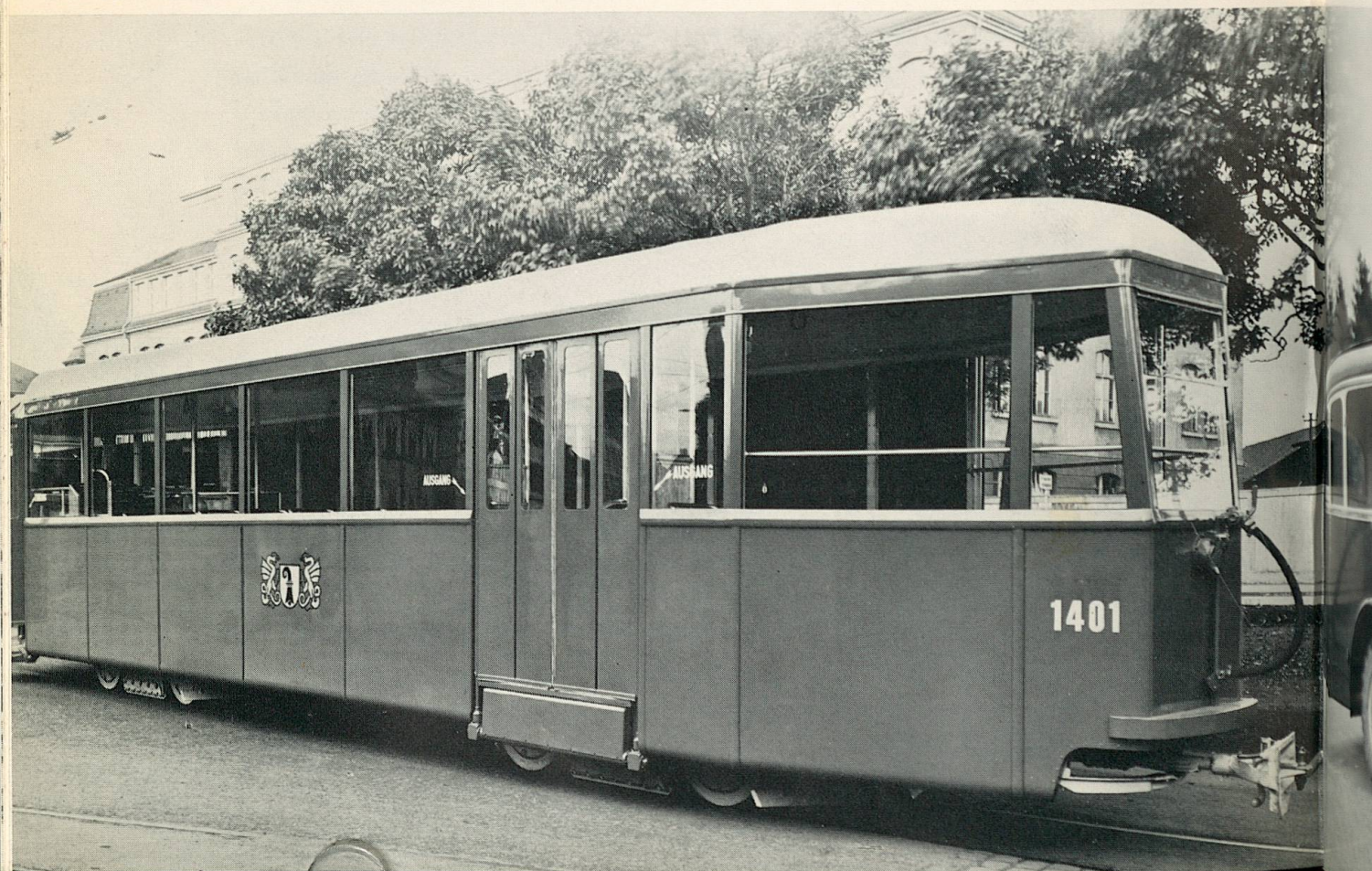
Anhänger 1234 (SWS) ist der letzte einer Reihe von zwölf Wagen gleicher Bauart aus dem Jahre 1932.





Großraum-Motorwagen 401 (SWP/BBC) wurde am 3. April 1948 in Dienst gestellt. Heute besitzen die BVB 76 Fahrzeuge dieser Bauart.

Anhänger 1401 (FFA) wurde als erster Großraumwagen am 22. November 1947 dem Betrieb übergeben. Heute sind 75 Stück vorhanden.





Autobus 2 (Saurer, Arbon/Reinbolt & Christe, Basel) aus dem Jahre 1930. Dieser Wagen wurde beim Garagebrand vom 12. Januar 1940 schwer beschädigt und in der Folge zum Trolleybus Nr. 52 umgebaut.

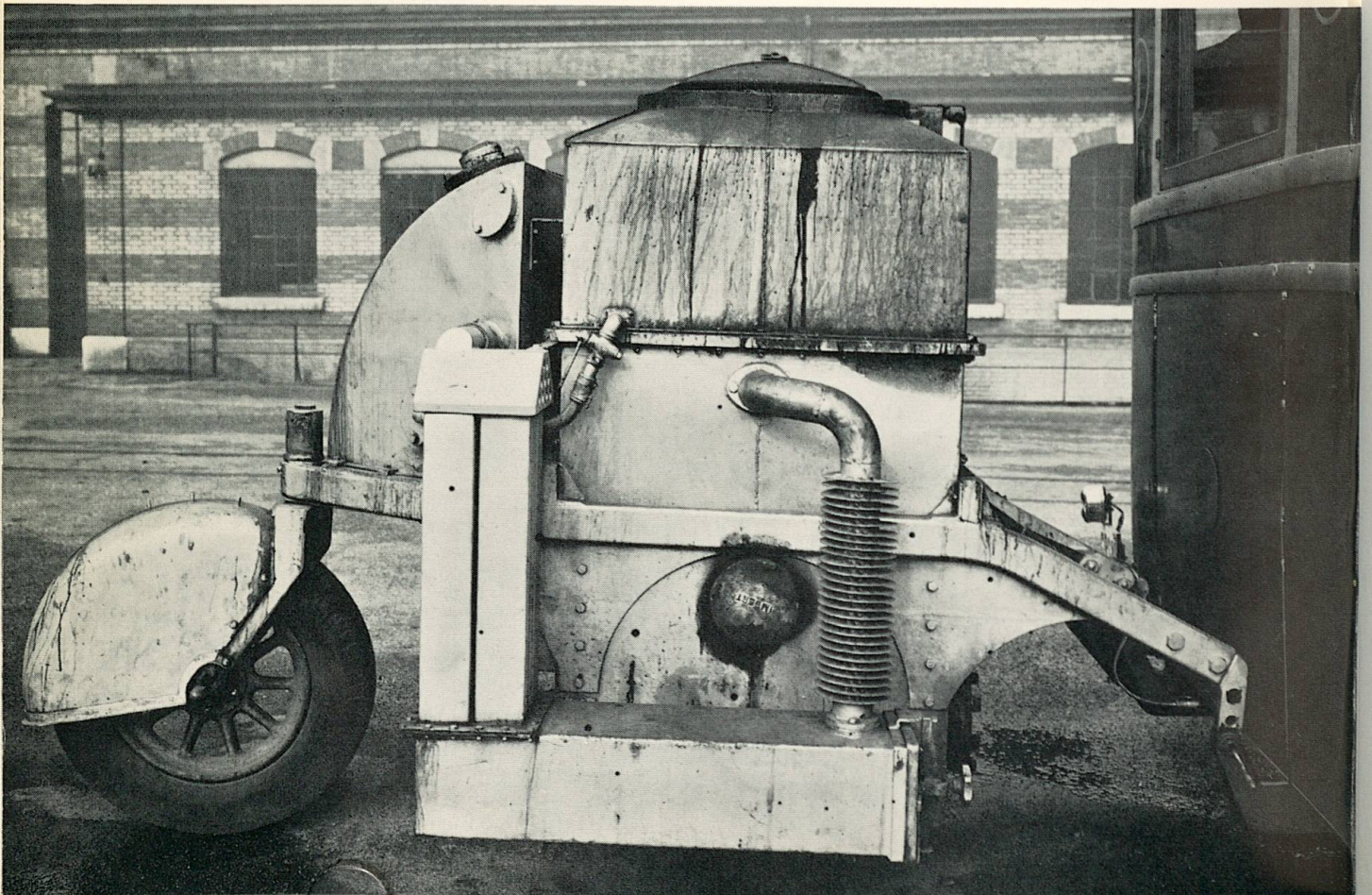
Autobus 9 (FBW/Ramseier, Bern) aus dem Jahre 1930 wurde später als Nr. 7 bezeichnet und 1967 ausrangiert.





Autobus 1 (Saurer, Arbon/Reinbolt & Christe, Basel) aus dem Jahre 1930, wurde 1959 an die Ciba verkauft. Während des Zweiten Weltkrieges betrieb man ihn mit Holzgas.

Detailaufnahme des Holzgasanhängers.



brücke
ber 19
Betrieb
kondu
Die
20. Okt
1916 D
buslini
Regier
nach d
verne
siv üb
sere Si
Wohn
Linie
steiner
gerhof
umgel
die O
Die W
Am
nach z
Bahn
zunäc
Ein
nicht
von V
Im Ja
Bett
den J
gen e
schot
Regie
rung
tierte
linie
wurd
geeig
De
ihm

brücke aufgehoben werden mußte. Die ganze Linie 33 wurde am 24. Oktober 1968 auf Trolleybusbetrieb umgestellt, wobei man den billeteurlosen Betrieb einführte. Seit dem 31. März 1969 wird auch die Autobuslinie 36 kondukteurlos geführt.

Die neueste Autobuslinie, welche die Nummer 42 trägt, wurde am 20. Oktober 1969 dem Betrieb übergeben. Im Großen Rat hatten schon 1956 Dr. M. Benkler und 1964 J. Hupfer Anzüge eingereicht, die eine Autobuslinie nach dem Bruderholz verlangten. In seiner Antwort erklärte der Regierungsrat am 20. März 1969, daß die Frage, ob für eine Autobuslinie nach dem Bruderholz ein ausreichendes Bedürfnis bestehe, bis vor kurzem verneint werden mußte. In jüngster Zeit sei indessen das Bruderholz intensiv überbaut worden, insbesondere seien im hinteren Jakobsberg geschlossene Siedlungen entstanden, und an der Reinacherstraße stünden eine Anzahl Wohnbauten vor der Vollendung, so daß die BVB versuchsweise eine neue Linie eröffnen könnten. Die Linie wird vorläufig wie folgt geführt: Thiersteinallee – Gundeldingerstraße – Reinacherstraße – Giornicostraße – Predigerhofstraße – Oberer Batterieweg – Bruderholzallee – Lerchenstraße. In der umgekehrten Richtung erfolgt die Führung durch den Oberen Batterieweg, die Oscar-Frey-Straße und den Rappenbodenweg sowie via Güterstraße. Die Wagen dieser Linie verkehrten von Anfang an ohne Billeteur.

Am Endpunkt, bei der Heiliggeistkirche, bestehen gute Tramanschlüsse nach allen Richtungen, so daß eine Weiterführung dieser Autobuslinie zum Bahnhof SBB, wie sie im Anzug Dr. M. Benkler gefordert worden war, zunächst überflüssig schien.

Eine Verlängerung der Bettinger Linie nach St. Chrischona war bis jetzt nicht möglich. Eine solche wurde schon 1955 durch eine Kleine Anfrage von W. Senn aus Bettingen angeregt, aber vom Regierungsrat abgelehnt. Im Jahre 1966 fragte E. Meier den Regierungsrat an, ob nicht täglich einige Bettingerkurse bis nach St. Chrischona geführt werden könnten. Im folgenden Jahre war es F. Schäublin (Bettingen), der neben Fahrplanverbesserungen eine Verlängerung der Buslinie bis zum Zollhaus, eventuell bis St. Chrischona vorschlug. Auch diese beiden Kleinen Anfragen beantwortete der Regierungsrat am 5. Dezember 1968 negativ. Eine solche Betriebserweiterung würde nur das Defizit vergrößern. Aus diesem Grunde, so argumentierte der Regierungsrat einmal mehr, sei eine Verlängerung der Autobuslinie 32 nach St. Chrischona im jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Außerdem wurde geltend gemacht, daß es zurzeit für eine verlängerte Linie an einer geeigneten Wendemöglichkeit fehle.

Dagegen bewilligte der Große Rat am 13. Februar 1969, gestützt auf einen ihm am 30. Januar 1969 zugestellten Ratschlag einen Kredit von Fr. 270 000.–

für die Erstellung eines Buskehrplatzes bei der Zentralwäscherei. Die Basler Verkehrsbetriebe sehen nämlich vor, gleichzeitig mit der geplanten Schließung der Ringlinie 36 durch Bedienung des noch offenen Teilstücks Luzernerring-Voltapplatz-Mauerstraße auch eine Autobusverbindung zur Zentralwäscherei herzustellen.

Die Fahrzeuge

Als im Jahre 1930 der Autobusbetrieb eröffnet wurde, standen sechs Autobusse zur Verfügung, wofür der Große Rat am 23. Mai 1929 den erforderlichen Kreditbetrag bewilligt hatte. Vier Wagen (Chassis und Motor: Saurer, Karosserie: Reinbolt & Christe, Basel) waren zweiachsig. Zwei Wagen (Chassis und Motor: FBW, Karosserie: Heß, Solothurn bzw. Ramseier & Jenzer, Bern) hatten drei Achsen, wobei zwei Achsen unter dem hinteren Wagenteil angebracht waren. Diese Anordnung bewährte sich jedoch nicht, und die Fahrzeuge wurden daher schon Ende der dreißiger Jahre zu Zweiachsern umgebaut.

Im Jahre 1931 folgten zwei weitere Autobusse (Chassis und Motor: Saurer, Karosserie: K. Egli, Basel bzw. Reinbolt & Christe, Basel), welche auf Grund eines Großratsbeschlusses vom 20. November 1930 beschafft werden konnten.

Im Jahre 1937 kam der erste Autobus in Dienst, der über einen Dieselmotor zum Betrieb mit Rohöl verfügte (Chassis und Motor: FBW, Karosserie: Reinbolt & Christe, Basel). Bei Kriegsausbruch standen somit neun Wagen zur Verfügung; die ersten acht hatten Benzinmotoren und einer besaß einen Dieselmotor.

Dieser Wagenbestand erlitt erhebliche Beschädigungen anlässlich des Brandes, der in der Frühe des Freitags des 12. Januar 1940, in der Garage Wiesenplatz ausbrach. Laut einem aus der Feder des nachmaligen Betriebschefs F. Zweidler stammenden Berichte, der in der Februarnummer 1941 des Mitteilungsblattes der B.St.B. abgedruckt ist, gingen nur die beiden Wagen Nrn. 1 und 3 heil aus dem Brand hervor. Die Autobusse Nrn. 2 und 4 brannten vollständig aus. Bei den andern Wagen waren die Karosserien und Inneneinrichtungen mehr oder weniger stark verbrannt. Am wenigsten gelitten hatte der Dieselbus Nr. 9 (später Nr. 7). Da zur Aufrechterhaltung des Betriebes zunächst nur zwei Wagen zur Verfügung standen, wurde unverzüglich eine Vereinbarung mit der Städtischen Straßenbahn Zürich über die

Miete von sechs Autobussen getroffen, die bereits am Samstag, den 13. Januar 1940 in Basel eintrafen.

Auf den Chassis der beiden ausgebrannten Wagen Nrn. 2 und 4 ließ die Verwaltung die Trolleybusse Nrn. 12 und 13 (später 52 und 53 bzw. 352 und 353) erstellen. Im Jahre 1941 wurden zwei Autobusse, nämlich Nrn. 1 und 2 (frühere Nr. 3), zum Betrieb mit den beiden auf Grund des Großratsbeschlusses vom 20. März 1941 beschafften Holzgasanhängern eingerichtet.

Der auf sieben Autobusse reduzierte Bestand war nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges äußerst knapp. Während der Stoßzeiten stand in der Garage kein einziger betriebsbereiter Wagen mehr. Die Kilometerleistung der Fahrzeuge stieg derart an, daß Hauptrevisionen dringend und unumgänglich wurden. Solche Außerbetriebsetzungen waren aber erst nach der Indienststellung neuer Wagen möglich. Zur Bewältigung des Spitzenverkehrs stellte die Städtische Straßenbahn Zürich ab 23. Oktober 1946 vorübergehend einen Autobus mietweise zur Verfügung. Der Große Rat beschloß daher, gestützt auf den Ratschlag Nr. 4290, am 9. Januar 1947 die Beschaffung von fünf weiteren Autobussen, für welche die bisherige Ausführung beibehalten wurde, mit der einzigen Änderung, daß an die Stelle von Benzinmotoren die rationelleren Dieselmotoren traten. Die letzteren wurden dann nicht nur in alle späteren Fahrzeuge, sondern auch in fünf der verbliebenen sechs Wagen, die mit Benzinmotoren geliefert worden waren, eingebaut. Nur der Autobus Nr. 3 (frühere Nr. 7) behielt die ursprünglich Antriebsart.

Die im Jahre 1947 bestellten fünf Wagen kamen im Jahre 1948 als Nrn. 8–12 in den Dienst (Chassis und Motor: FBW, Karosserie Reinbolt & Christe, Basel). Es waren die letzten Wagen in Standardausführung, also mit Motorhaube. Alle späteren Fahrzeuge sind Frontlenker.

Die nun vorhandenen zwölf Autobusse wurden durch die damaligen Linien restlos beansprucht. Da ein Weiterausbau des schienenlosen Netzes bevorstand, mußten zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden. Nachdem der Große Rat am 13. Mai 1948 den erforderlichen Kredit bewilligt hatte, erfolgte die Bestellung der zehn Wagen Nrn. 13–22 (Chassis und Motor: Saurer). Eine Hälfte der Wagen wurde von der Firma Heß in Solothurn, die andere von der Firma Reinbolt & Christe in Basel karossiert. Diese ersten, 1950 abgelieferten Frontlenker der BVB erhielten einen seitlich angeordneten Motor.

Im Ratschlag Nr. 4418, mit welchem dem Großen Rate die Anschaffung dieser zehn Autobusse unterbreitet wurde, führte der Regierungsrat aus: «In diesem Zusammenhang wurde auch die Anschaffung von Anhängern für Auto- oder Trolleybusse in Erwägung gezogen, und von verschiedenen Städten des In- und Auslandes wurden Berichte über die Zweckmäßigkeit

dieser Fahrzeuge verlangt und erhalten. Die meisten Vernehmlassungen waren negativ. Trotz technisch einwandfreier Konstruktion und Spurhaltung konnte sich der Anhänger im Stadtverkehr bis jetzt nirgends in großer Zahl einbürgern. Man ist über einzelne Versuche nicht herausgekommen. Es herrscht allgemein die Auffassung, daß sich der schienenlose Anhänger zwar wohl für den Überland-, jedoch nicht für den Stadtverkehr eigne. Wir müssen uns dieser Meinung anschließen...» Schon in der Großratsitzung vom 20. November 1930 hatte Dr. Edwin Strub bei der Behandlung eines Kredites für zwei neue Autobusse den Antrag gestellt, es seien dazu gleichzeitig zwei Anhängewagen zu bestellen. Dieses Begehren war jedoch mit 58 gegen 15 Stimmen abgelehnt worden. So hat man in der Folge in Basel lediglich Anhängewagen mit den Bussen der Autobus AG in Liestal, welche die Strecke Basel (Aeschenplatz)–Augst–Liestal–Reigoldswil befährt, sehen können. Im städtischen Verkehr bietet sich seit einer Reihe von Jahren zur Verbesserung des Platzangebotes auch das schienenlose Gelenkfahrzeug an, eine Bauart, die in unserer Stadt bis jetzt allerdings nur für Trolleybusse gewählt worden ist.

Den Kauf weiterer Autobusse ermöglichte ein Großratsbeschluß vom 12. Mai 1955. Bewilligt wurde damals ein Betrag von Fr. 2 250 000.– für fünfzehn Autobusse. Hinsichtlich deren Ausführung hatte der Regierungsrat im entsprechenden Ratschlag ausgeführt: «Die neu zu bestellenden Wagen sollen nach modernsten Erkenntnissen mit selbsttragender Karosserie gebaut werden... Die Anordnung des Motors bleibt offen. Es wird nach Möglichkeit auf einen Dieselunterflurmotor tendiert...» Einen solchen Motor fand man in einem FBW-Fabrikat. Dieser Unterflurmotor, welcher 150 PS leistet, wurde fortan in allen neu in Dienst genommenen BVB-Bussen eingebaut. Heute sind insgesamt 55 Wagen, die Nummern 23–77, damit ausgerüstet. Fast ebenso einheitlich ist der wagenbauliche Teil dieser Fahrzeuge. Zwar wurde von den 1955 bestellten fünfzehn Wagen nur ein Teil mit selbsttragender Karosserie gebaut; die übrigen erhielten ein auf dem Chassis aufgebautes Stahlgerippe. Dieser Aufbau gelangte später wieder bei allen Fahrzeugen zur Anwendung, weil er sich besser bewährt hatte. Eine selbsttragende Karosserie wiesen nur elf Wagen (Nrn. 30–40) auf, und zwar ist sie bei den zehn Fahrzeugen Nrn. 30–39 in Stahl (SWP sowie teilweise Reinbolt & Christe) und beim elften in Aluminium (Reinbolt & Christe) ausgeführt. Alle folgenden Wagen erhielten wieder ein Chassis mit Stahlgerippe. Die Wagen ab Nr. 48 unterscheiden sich von den früheren durch stärkere Motoren und äußerlich durch die gewölbte Werkspoor-Scheibe an der Stirnseite. Die Autobusse Nrn. 23–29 und 41–77 verfügen über eine Karosserie der Frech-Hoch AG in Sissach.

Im Jahre 1969 gelangten die auf Grund eines Großratsbeschlusses vom 8. Juni 1967 bestellten zehn Wagen zur Ablieferung, so daß nun 55 nach einheitlichen Prinzipien gebaute Busse zur Verfügung stehen. Das erlaubte auch, alle vor 1955 gelieferten Wagen auszuscheiden. Über die ausgeschiedenen Fahrzeuge gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Die Spiezer Verbindungsbahn (Bahnhof-See), welche ihren Trambetrieb Ende Sommersaison 1960 aufgab, mietete für den Sommer 1961 einen BVB-Bus (Nr. 8), der über 55 Plätze und einen FBW-Motor verfügte. Er wurde aber vom folgenden Jahre an durch einen Wagen der Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken mit einem größeren Fassungsvermögen ersetzt.

Von den im Jahre 1968 beförderten Personen benützten 8,7% den Autobus. Die Betriebslänge des Autobusnetzes betrug am 31. Dezember 1968 28 480 m.

Die ersten Autobusse der BVB

Nummer vor dem Garagebrand	Nummer nach dem Garagebrand	Inbetriebnahme	Erbauer	Bemerkungen
1	1	1930	Saurer/Reinbolt	1959 verkauft an CIBA
2	—	1930	Saurer/Reinbolt	1940 verbrannt, Chassis für Trolleybus Nr. 12
3	2	1930	Saurer/Reinbolt	dient heute noch für Fahrschule
4	—	1930	Saurer/Reinbolt	1940 verbrannt, Chassis für Trolleybus Nr. 13
5	5	1930	FBW/Heß	(anfänglich dreiachsig) 1957 verkauft an CIBA
6	6	1930	FBW/Ramseier	(anfänglich dreiachsig) 1957 verkauft an CIBA
7	3	1931	Saurer/Egli	1957 verkauft an Fa. Schlemmer & Co.
8	4	1931	Saurer/Reinbolt	1958 verkauft an CIBA
9	7	1937	FBW/Ramseier	1967 ausrangiert, ging an Altstoffhändler
	8	1948	FBW/Reinbolt	1962 verkauft an Ernst Pfirter AG, Pratteln
	9	1948	FBW/Reinbolt	1961 verkauft an Pfander, Luzern
	10	1948	FBW/Reinbolt	1961 verkauft an Rheintalische Verkehrsbetriebe
	11	1948	FBW/Reinbolt	1967 verkauft an CIBA
	12	1948	FBW/Reinbolt	1967 verkauft an CIBA
	13	1950	Saurer/Reinbolt	
	14	1950	Saurer/Heß	
	15	1950	Saurer/Reinbolt	
	16	1950	Saurer/Heß	
	17	1950	Saurer/Reinbolt	
	18	1950	Saurer/Heß	1968 ausrangiert, ging an Altstoffhändler
	19	1950	Saurer/Reinbolt	
	20	1950	Saurer/Heß	
	21	1950	Saurer/Reinbolt	
	22	1950	Saurer/Heß	