

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: III.: Der Trolleybusbetrieb
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: 01.10.2025

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

III. Der Trolleybusbetrieb

Das Liniennetz

Der Trolleybus ist älter als allgemein angenommen wird. Nachdem Werner von Siemens (1816–1892) an der Berliner Gewerbeausstellung 1879 erstmals eine elektrische Lokomotive vorgeführt und 1881 die erste elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde eingerichtet hatte, betrieb er schon 1882* auf der Straße von Berlin nach Halensee eine «Elektromote», nämlich einen leichten Jagdwagen, der von einer aus zwei verzinkten Stahldrahtseilen bestehenden Leitung über ein vom Fahrzeug nachgezogenes Kontaktwägelchen den Strom für die beiden eingebauten Motoren zu je 2,2 kW bezog. Damit war der Gedanke der gleislosen Bahn klar entwickelt. Als gleislose Bahn wurde der Trolleybus nämlich während Jahrzehnten bezeichnet. Dieser Ausdruck wird auch im Jahresbericht der Bernischen Kraftwerke pro 1917 gebraucht, beim Hinweis auf die Trolleybuslinie von Gümnenen zum Kraftwerk Mühleberg. Selbst im Jahre 1924 verwendet Arthur Fürst im zweiten Band seines Werkes «Das Weltreich der Technik» (Der Verkehr auf dem Land) noch diese Bezeichnung.

Ähnliche Versuche wie Werner von Siemens machte im Jahre 1898 auch W. G. Caffrey in Reno im Staate Nevada (USA). Im Jahre 1899 erstellte Lombard-Guérin für die Pariser Weltausstellung eine Trolleybuslinie, wobei in das Oberleitungswägelchen ein Antriebsmotor eingebaut wurde, so daß das Übertragungskabel vom mechanischen Zug etwas entlastet war. Diese Probelinie wurde Ende 1900 vom Pariser Ausstellungspark Vincennes nach Villeneuve am Genfersee verlegt, wo sie den Verkehr mit dem Hotel Byron vermittelte. Als die 1888 als erste elektrische Bahn der Schweiz eröffnete Tramlinie Vevey–Montreux–Chillon im Jahre 1903 bis Villeneuve verlängert wurde, konnte die zum Hotel Byron führende Trolleybuslinie abgebrochen werden. Die Bauart Lombard-Guérin fand in der Folge keine weitere Anwendung mehr.

Im Jahre 1901 erbaute die Firma Siemens & Halske gemeinsam mit Max Schiemann in Sachsen eine Linie von Königstein im Elbtal nach dem 2,8 km entfernten Ort Schweizermühle nach der Bauart Schiemann. Diese zeichnete

* Wenn in der RÖLLschen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (2. Aufl., Bd. 5, 1914) angegeben wird, daß die ersten Versuche mit gleislosen Bahnen im Jahre 1892 gemacht worden seien, so kann dies zweifellos nur auf einem Irrtum beruhen.

sich dadurch aus, daß das Kontaktwägelchen mit dem Zuleitungskabel durch zwei Kontaktstangen (Trolleys) mit beweglichen Köpfen ersetzt wurde, die den Strom von der zweipoligen Oberleitung abnahmen. Nach diesem System entstand zunächst eine ganze Reihe von dem Personenverkehr dienenden Linien in Deutschland, Frankreich und Norwegen. Die Strecken bildeten meist Vorläufer von Straßenbahnlinien und wurden daher später aufgehoben.

In der gleichen Bauart gab es aber auch Güterlinien; diese arbeiteten mit Zugmaschinen, die vor die Straßenfuhrwerke gespannt wurden. Eine derartige Anlage von 3,3 km Länge wurde beispielsweise 1907 in Mülhausen im Elsaß eingerichtet und vier Jahre später folgte eine ähnliche von 2,7 km Länge im Hafen von Altona. Solche Anlagen bildeten zweifellos die Vorbilder für die von den Bernischen Kraftwerken (BKW) während des Baues des Kraftwerkes Mühleberg betriebene Linie. Als in den Jahren 1917/1918 die Benzinbeschaffung sehr schwierig geworden war und für den Privatbedarf ganz aufzuhören drohte, entschlossen sich die BKW zur Erstellung einer Gütertransportlinie von der Bahnstation Gümmenen zur Baustelle des Kraftwerks. Diese Güterlinie wurde mit 500 V Gleichstrom betrieben. Die Fahrzeuge der Firma Tribelhorn waren mit je zwei Motoren zu 18 PS ausgerüstet und für 3,5 bis 4,5 t Tragkraft gebaut. Nach Erfüllung ihrer Aufgabe brach man die Anlage ab.

An einer Ausstellung in Marseille wurde im Jahre 1908 erstmals eine Bauart Mercedes-Stoll vorgeführt, deren Vorteil darin besteht, daß die Fahrzeuge 4–6 m von der Linie der Oberleitung abweichen und demnach wie ein gewöhnliches Fuhrwerk ausweichen konnten. Dieses System fand auch Verwendung bei der 1911 in der Schweiz eröffneten, 7,2 km langen Linie Fribourg–Posieux, die später noch bis Farvagny verlängert wurde.

Ähnlich der Bauart Mercedes-Stoll ist diejenige von Lloyd-Köhler, allerdings liegen dort die beiden Fahrdrähte übereinander. Eine Bauart Frigerio verwendete eine einzige doppelpolige Kontaktstange, die auf den Strecken Alba–Borolo (1911), Ivrea–Courgnè (1908), Cuneo–Pesio, La Spezia–Portovenere und Castellamare Adriatica–Pescara in Italien Verwendung fand.

Es waren aber nicht nur die Schwierigkeiten der Zu- und Wegleitung des elektrischen Stromes von der Fahrleitung auf das bewegliche Straßenfahrzeug, die den Pionieren großes Kopfzerbrechen verursachten. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß man anfänglich luftgefüllte Pneus nicht kannte und daß die Straßen für einen langsamen Fuhrwerkverkehr gebaut waren. Der Trolleybus, wie er heute durchgebildet ist, stellt ein Produkt der neuesten Zeit dar, und erst seit 1930 hat diese Traktionsart in allen Ländern einen großen Aufschwung genommen.

Die vorgesehene Verlängerung der Trolleybuslinie Fribourg–Farvagny nach Bulle wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert, und am 21. Mai 1932 wurde der Betrieb eingestellt. Das Unternehmen war durch die Greyerzer Bahnen aufgekauft worden, die zwischen Fribourg und Bulle einen Autobusdienst einrichteten, der bessere Fahrzeiten ermöglichte als die damals mit 18 km/h fahrenden Trolleybusse, welche noch keine luftgefüllten Pneus aufwiesen.

Am 2. Oktober 1932, also im gleichen Jahre, als die Trolleybuslinie Fribourg–Farvagny auf Autobusbetrieb umgestellt wurde, eröffneten die Tramways Lausannois auf einer kurzen Versuchsstrecke zwischen Lausanne Gare und Ouchy ihre erste Trolleybuslinie. Die Resultate waren derart befriedigend, daß der Trolleybusbetrieb später immer weiter ausgebaut wurde und schließlich zur gänzlichen Stilllegung des Straßenbahnbetriebes dieser Stadt führte. Weitere Trolleybuslinien entstanden 1938 in Winterthur, 1939 in Zürich, 1940 in Neuenburg, Biel und Bern sowie zwischen Altstätten und Berneck (Rheintalische Straßenbahnen). Basel nahm 1941 die Linie vom Claraplatz nach dem Friedhof am Hörnli in Betrieb. Noch im gleichen Jahre folgte Luzern und 1942 Genf. Weiteren Umstellungen waren dann aber durch die Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung Grenzen gezogen, so daß die Entwicklung erst nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges weitergehen konnte.

Professor Dr. Hans Sachs führt in seinem zweibändigen Werke «Elektrische Triebfahrzeuge» (Frauenfeld 1953) aus, Berechnungen und Erfahrungen zeigten, daß bei großer Verkehrsdichte bis zu einer Wagenfolge von etwa fünf Minuten die Straßenbahn in jeder Beziehung das geeignetste Verkehrsmittel sei, während für Verkehrsdichten bis zu einer Wagenfolge von dreißig Minuten der Trolleybus in Betracht falle und für ausgesprochen schwachen Verkehr der Autobusbetrieb allein in Frage komme.

Es waren aber nicht technisch-wirtschaftliche Gründe, die in Basel zur Einführung der ersten Trolleybuslinie führten. Der den Mitgliedern des Großen Rates am 19. Februar 1941 zugestellte Ratschlag Nr. 3880 führte hiezu folgendes aus: «Die ungenügende Versorgung der Schweiz mit flüssigen Brennstoffen hat zum Bundesratsbeschluß vom 15. November 1940 geführt, wonach das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ermächtigt wurde, auch denjenigen Unternehmen, die eine Konzession für einen fahrplanmäßigen Autobusbetrieb besitzen, weitgehende Betriebseinschränkungen aufzuerlegen. Dies hat in Basel unter anderem dazu geführt, daß die Autobuslinie A nach dem Friedhof am Hörnli wieder wie zu Beginn des Krieges (wegen Barrikaden) aufgeteilt werden mußte in die Teile Claraplatz–Solitude und Niederholzstraße–Friedhof am Hörnli.»

Der Basler Trolleybus verdankt also seine Entstehung ausschließlich den Kriegsfolgen. Die damalige Verkehrsdichte auf der Autobuslinie Claraplatz–Friedhof am Hörnli hätte im Jahre 1941 weder vom betriebstechnischen noch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus die Einführung eines Trolleybusbetriebes gerechtfertigt.

Während die Autobuslinie nach Bettingen auf Holzgasbetrieb umgestellt wurde, entschloß man sich, es bei der Verbindung zum Friedhof am Hörnli mit dem Trolleybusbetrieb zu versuchen. Der Große Rat erhob die ihm unterbreiteten Anträge am 20. März 1941 zum Beschluß.

Die Einrichtungen, nämlich die Fahrleitung samt Gleichrichteranlage und der erste Trolleybus waren bereits Ende Juli 1941 betriebsbereit; sie konnten am 29. Juli 1941 der Presse vorgeführt werden. Die beiden Wagen, welche als Ersatz für die beim Garagenbrande vom 12. Februar 1940 verbrannten zwei Autobusse bestellt worden waren, sollten ursprünglich als «Diesel-Elektrobusse» betrieben werden, erhielten also auch einen kräftigen Dieselmotor.

Diese Besonderheit sollte auch an der Pressefahrt vom 29. Juli 1941 demonstriert werden. Über das dabei passierte Mißgeschick berichtete die «National-Zeitung» in ihrer Nr. 347 vom 30. Juli 1941: «Von der beim Friedhof am Hörnli eingerichteten Kehrschleife aus war als Abstecher eine kürzere Rundfahrt mit eigener Kraft vorgesehen gewesen, ohne Fahrleitung. Aber es zeigte sich dann, daß der Öltank leer war, so daß man mit elektrischer Kraft zum Claraplatz zurück fahren mußte. Dort stand dann der nötige «Most» für eine oberleitungsfreie Fahrt bereit, und man konnte abschließend via Wettsteinplatz–Wettsteinbrücke–Freie Straße–Marktplatz–Mittlere Rheinbrücke wieder an den Claraplatz zurück fahren.» Als Vertreter des Regierungsrates waren die Herren Dr. A. Im Hof, Dr. F. Ebi und Dr. C. Miville anwesend. Die neue Traktionsart wurde von Dir. Rebsamen erläutert.

Der fahrplanmäßige Betrieb wurde am 31. Juli 1941 zunächst mit einem Trolleybus aufgenommen. Der zweite Wagen war am 7. September 1941 ebenfalls betriebsbereit. Die Linie Claraplatz–Friedhof am Hörnli konnte dann mit den beiden Wagen im 15-Minuten-Intervall betrieben werden. Im Jahre 1946 erstellte man westlich der Garage Wiesenplatz für die Prüfung der Trolleybusse eine 110 m lange Fahrleitung.

Wegen des kriegsbedingten Brennstoffmangels kam für den Verkehr nur der elektrische Antrieb in Frage. Der Dieselmotor wurde aber täglich für die Dienstfahrten der nicht mit einer Fahrleitung versehenen Strecke von der Garage Wiesenplatz zum Claraplatz und zurück benützt. Als bald darauf zwei weitere Trolleybusse in den Dienst kamen, die aus bei einem Brand beschädigten Autobussen umgebaut und wegen Platzmangels nur mit

elektrischem Antrieb ausgerüstet werden konnten, dienten die Zweikraftfahrzeuge auf der Depotstrecke auch als Abschleppfahrzeuge. Mit Ausnahme dieser zwei Umbauten erhielten dann – es ist dies etwas Einmaliges in der Schweiz – alle später angeschafften Trolleybusse ebenfalls eine Einrichtung, welche ein vom Fahrdraht unabhängiges Fortbewegen ermöglicht. Während bei den 1948 angeschafften Trolleybussen 354–355 eine Batterie für rund 5 km/h eingebaut ist, erhielten die Wagen 356–368 einen VW-Industriemotor von 1200 cm³, der über eine flexible Kupplung einen Gleichstromgenerator treibt, was eine Geschwindigkeit von 25 km/h erlaubt. Die Gelenktrolleybusse 901–910 erhielten wegen ihres größeren Gewichts einen VW-Industriemotor 126 A mit 1600 cm³ für eine Geschwindigkeit von ca. 19 km/h.

Das ermöglicht bei einer Panne die Beseitigung des Fahrzeugs aus dem Straßenverkehr, aber auch die beim Fasnachtsbetrieb nötigen Wendemanöver auf dem Wettsteinplatz. Zudem konnte man sich beim Bau der neuen Rankgarage die vielen kostspieligen Fahrleitungsweichen sparen. Die Fahrleitung endigt dort im Garagehof, von wo die Wagen mit eigener Kraft an ihre Garage-Plätze fahren.

Auf Veranlassung der Verkehrspolizei, welche das Aufstellen von Trolleybussen in der Rebgasse nicht mehr dulden wollte, entschloß man sich, die Fahrzeuge vor dem Verwaltungsgebäude der BVB am Claragraben einzustellen. Man montierte dort neben der bestehenden Betriebsfahrleitung eine Dienstfahrleitung, die am 12. Dezember 1947 in Betrieb genommen wurde. Dort können tagsüber Wagen, die nur in den Stoßzeiten Verwendung finden, parkiert werden.

Nachdem die Rauracherstraße erstellt worden war, konnte man endlich die lange gewünschte Trolleybusverbindung Habermatten–Friedhof am Hörnli verwirklichen. Es war nun möglich, den hiesigen Zentralfriedhof aus zwei Richtungen zu erreichen. Am 25. Oktober 1948 wurde dieses Teilstück der Trolleybuslinie 31, gleichzeitig mit den Autobuslinien 34 und 35 eröffnet. Allerdings fuhr man auf der Strecke Habermatten–Friedhof am Hörnli erst ab 18. Mai 1949 während der ganzen Betriebsdauer. Ebenfalls im Jahre 1949 wurde die Linie auf einer Länge von 280 m von der Rauracherstraße in den Kohlistieg verlegt.

Auf Ersuchen des Großen Rates legte der Regierungsrat dem Großen Rat am 13. März 1952 den Bericht Nr. 4764 über die Umstellung der Tramlinie 3 auf Trolleybusbetrieb vor. Er gelangte darin zum Schluß, daß sich im gegenwärtigen Stadium der Stadtkorrektion die Tramlinie 3 für eine Umstellung auf Trolleybusbetrieb nicht eigne. Für Basel empfehle sich eine unterirdische Führung der bestehenden Straßenbahnlinien mit dem vor-

handenen Rollmaterial überall dort, wo die Dichte des Verkehrs dringend eingreifende Korrekptionsmaßnahmen erfordere.

Der Große Rat wies am 24. April 1952 diesen Bericht an eine 24gliedrige Spezialkommission, welche ihrerseits dem Großen Rate ihren Bericht Nr. 4951 am 12. November 1953 unterbreitete. Ohne zu verkennen, daß ein Trolleybusbetrieb eine Anzahl Vorteile aufweise, hatte sich für die große Mehrheit der Kommission ergeben, daß die Straßenbahn bei den gegenwärtigen Verhältnissen in Basel das geeignetste Massenverkehrsmittel sei. Die Verkehrsnot unserer Stadt könne nicht schlechthin der Straßenbahn angekreidet werden und in verkehrstechnischer Beziehung könnten von einer Umstellung der Tramlinie 3 auf Trolleybus keine Verbesserungen erwartet werden. Eine solche Umstellung würde einen sofortigen Kapitalaufwand in der Höhe von 5½ Mio Fr. bedingen.

In namentlicher Abstimmung wurde in der Großratsitzung vom 26. November 1953 der Antrag der Kommission mit 84 gegen 14 Stimmen bei 8 Enthaltungen einem Antrag N. Bischoff vorgezogen. Dieser hatte «als kleine Minderheit der Kommission» vorgeschlagen, den Entscheid über das Schicksal der Linie 3 auszustellen, bis das Pobleem der zweiten Ebene abgeklärt sei. Sein Antrag drang aber nicht durch.

Die Autobuslinie 34, Claraplatz–Wettsteinplatz–Käferholzstraße betrieb man anfänglich nur während der Hauptverkehrszeiten. Sie wies aber rasch steigende Frequenzen auf, so daß bald während der ganzen Betriebszeit gefahren werden mußte. Die Umstellung auf Trolleybus drängte sich daher auf, nicht nur, weil auf der ca. 1 km langen Gemeinschaftsstrecke mit der Trolleybuslinie zwischen Claraplatz und Peter-Rot-Straße die Fahrleitung bereits vorhanden war, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen.

In den Jahren 1949/1952 kostete nämlich der Trolleybus-Kilometer durchschnittlich 95,9 Rp., während in der gleichen Zeit beim Autobus der Wagenkilometer auf 116,8 Rp. zu stehen kam. Die Differenz betrug also 20,9 Rp., was für die Linie 34 bei damals 260 000 Wagenkilometer jährlich Fr. 54 340 ausmachte. Man war daher entschlossen, diese Linie ebenfalls auf Trolleybusbetrieb umzustellen.

Die vorgesehene Umstellung erlitt zunächst eine Verzögerung. Der Kredit für die Trolleybusfahrleitung war in einem Globalkredit enthalten, dessen Genehmigung in der Volksabstimmung vom 13. März 1955 bei einer Beteiligung von 57% mit 16 152 Ja gegen 19 361 Nein abgelehnt wurde, weil der Kredit auch Beträge für Tramwagen, gegen die sich das Referendum richtete, umfaßte.

Am 6. Mai 1955 stellte der Regierungsrat dem Großen Rate eine neue Vorlage zu, und dieser verabschiedete sie bereits am 12. Mai. Gegen diesen

Beschluß wurde das Referendum nicht ergriffen, er trat somit am 25. Juni 1955 in Rechtskraft. Der Bau der Fahrleitung wurde sofort in Angriff genommen, so daß Kollaudation und Betriebsaufnahme schon am 30. Januar 1956 stattfinden konnten.

Einer im Großen Rate eingereichten Kleinen Anfrage von R. Thamisch betreffend Verlängerung dieser Linie bis ins Riehener Niederholzquartier erteilte der Regierungsrat im Jahre 1958 eine abschlägige Antwort. Eine solche Verlängerung würde, so bemerkte dieser, bloß viele Fahrgäste von der leistungsfähigen Straßenbahnlinie auf eine kostspieligere Trolleybuslinie locken, ohne jedoch neue Kunden zu vermitteln.

Ebenfalls am 12. Mai 1955 beschloß der Große Rat die Erstellung einer Garage an der Rankstraße, die mit dem Fahrplanwechsel am 8. April 1957 bezogen werden konnte. Für die Verbindung dieser Garage, die sowohl Trolleybussen als auch Autobussen dient, mit der bestehenden Trolleybuslinie in der Grenzacherstraße mußte in der Rankstraße eine Dienstfahrleitung montiert werden.

Wiederholt war die Forderung der Umstellung der Tramlinie 2 auf ein schienenfreies Verkehrsmittel gefordert worden. Der Umbau der Johanniterbrücke bildete den Anlaß, dies wenigstens für die westliche Hälfte der Ringlinie 2 zu tun. Am 3. Juli 1966 fuhr das Tram letztmals über die Johanniterbrücke und am 4. Juli 1966 wurde eine Autobuslinie eingerichtet, indem die Linie 33, welche zwischen Wanderstraße und Schützenhaus verkehrte, über die Johanniterbrücke und durch die Schönaustraße zum Badischen Bahnhof verlängert wurde.

In einem dem Großen Rate am 14. Dezember 1967 zugestellten Ratschlag schlug der Regierungsrat vor, den provisorischen Autobusbetrieb aufzugeben und den von Anfang an vorgesehenen Trolleybusbetrieb einzurichten. Dieser Vorschlag war schon im Ratschlag Nr. 5951 betreffend den Umbau der Johanniterbrücke enthalten.

Im Ratschlag Nr. 6439 betreffend den Bau einer Trolleybusfahrleitung auf der Strecke Wanderstraße–Johanniterbrücke–Badischer Bahnhof führte der Regierungsrat aus: «Man kann allerdings die Frage aufwerfen, ob es richtig ist, den Trolleybusbetrieb zu erweitern in einer Zeit, in welcher zahlreiche ausländische Städte diese Fahrzeugart weitgehend abschaffen oder bereits abgeschafft haben. Die Tendenz, nur noch *ein* Schienenverkehrsmittel und *ein* freizügig verwendbares Pneufahrzeug, nämlich den Autobus einzusetzen, ist nicht zu übersehen.

In diesem Falle hat der Trolleybus indessen seine unbestreitbaren Vorteile. Die Linie 33 führt mitten durch das Spitalgebiet. Motorenlärm und Abgase sind dort besonders störend. Aus diesem Grunde wurde der Motorfahrzeug-

verkehr in den Nachtstunden im Spitalbereich untersagt. Nur die Autobusse der BVB sind von diesem Verbot bisher ausgenommen.

Da in den Straßen, welche die Linie 33 heute befährt, immer ein öffentliches Verkehrsmittel vorhanden sein wird, so läßt sich die Einrichtung eines Trolleybusbetriebes anstelle des heutigen Autobusbetriebes wirtschaftlich und betrieblich auf alle Fälle rechtfertigen.»

Der Große Rat schloß sich in seiner Sitzung vom 18. Januar 1968 nach einem kurzen Votum von Regierungsrat Dr. O. Miescher dieser Argumentierung diskussionslos an, indem er den geforderten Kredit von Fr. 1 400 000.– bewilligte. Die Fahrleitung folgt genau der Linienführung der bisherigen Autobuslinie 33. Um die in der Garage Rankstraße untergebrachten Trolleybusse auf ihre Strecke führen zu können, war die Erstellung einer ca. 400 m langen Dienstfahrleitung ab Haltestelle Peter-Rot-Straße der Linie 34 zur Haltestelle Gewerbeschule (Kreuzung Mattenstrasse/Rosentalstraße) erforderlich. Die doppelspurige Trolleybusfahrleitung für die Linie 33 weist mit den Endschlaufen eine Länge von rund 5500 m auf. Zusammen mit den beiden Linien 31 und 34 weist das Basler Trolleybusnetz eine Länge von 11 247 m auf.

Die Fahrzeuge

Der Trolleybusbetrieb begann, wie bereits erwähnt, im Jahre 1941 mit zwei Wagen. Im gleichen Jahre wurde außerdem das Chassis des beim Brand der Garage Wiesenplatz am 12. Januar 1940 teilweise verbrannten Autobusses Nr. 2 umgeändert und für einen Trolleybus verwendet, so daß auf Jahresende 1941 drei Wagen vorhanden waren. Da man aber in den Stoßzeiten alle drei Trolleybusse benötigte, bewilligte der Große Rat am 8. Januar 1942 für den Bau eines vierten Wagens den erforderlichen Kredit. Obwohl im Budget dafür ein Betrag von Fr. 100 000.– vorgesehen war, genügten aber Fr. 76 700.–, da man, um nicht nur billiger, sondern auch rascher zu einem weiteren Fahrzeug zu kommen, das Chassis des ebenfalls verbrannten Autobusses Nr. 4 für die Herrichtung des vierten Trolleybusses verwendete. Dieser Kreditbeschluß wurde, weil dringlicher Natur, dem Referendum entzogen.

Am 9. Januar 1947 bewilligte der Große Rat die Anschaffung von zwei weiteren Trolleybussen, die im folgenden Jahre geliefert wurden.

Am 12. Mai 1955 beschloß der Große Rat nicht nur die Erstellung der Garage Rankstraße, sondern bewilligte gleichzeitig auch den für die Be-

schaffung von dreizehn Trolleybussen erforderlichen Kredit. Die Lieferung dieser Bestellung erfolgte in den Jahren 1955–1957, so daß am 31. Dezember 1957 neunzehn Trolleybusse vorhanden waren.

Im folgenden Jahre konnten daher die beiden auf brandgeschädigten Autobus-Chassis aufgebauten Trolleybusse abgebrochen werden. Da sie als einzige kein Hilfsaggregat besaßen und, solange sie in der Garage Wiesenplatz untergebracht waren, von andern Fahrzeugen dorthin geschleppt werden mußten, war niemand über deren Ausscheiden aus dem Rollmaterialbestand der BVB unglücklich.

Gestützt auf einen Antrag des Regierungsrates und einen Bericht der eingesetzten Spezialkommission, beschloß der Große Rat am 11. November 1965 mit der Beschaffung von Straßenbahnrollmaterial und Autobussen auch die Anschaffung von zehn Gelenktrolleybussen modernster Bauart. Generalunternehmerin und Lieferantin des geschweißten Wagenkastens und der Luftfederung war die Schindler Waggon AG, Pratteln. Den Karosserie-Innenausbau besorgten die Firmen Ramseier & Jenzer AG, Bern/Biel und die Frech-Hoch AG in Sissach. Die Gelenkeinrichtung lieferte die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren. Die Laufwerke, die Bremsen und die Lenkung stammt von der AG Franz Brozincevic in Wetzikon. In die elektrische Ausrüstung teilten sich BBC Baden und SAAS Genf. An den beiden Rutenstromabnehmern Fabrikat BBC sind wie bei den gewöhnlichen Trolleybussen der BVB Stromabnehmerköpfe der Bauart Delachaux vorhanden. Am 8. Februar 1958 bewilligte der Große Rat den Kredit von fast fünf Millionen Franken für die nun unumgängliche Vergrößerung der Garage Rankstraße.

Nach der 1968 erfolgten Ablieferung erfolgte die Montage der elektrischen Einrichtungen durch die BVB in eigener Regie, so daß für die am 24. Oktober 1968 erfolgte Umstellung der Linie 33 die erforderlichen Wagen rechtzeitig zur Verfügung standen. Diese werden billeteurlos betrieben. Hieran, wie an die neuen Fahrzeuge, hatten sich die Fahrgäste nach einigen Anfangsschwierigkeiten bald gewöhnt. Die Gelenkwagen, welche 35 Sitzplätze und 104 Stehplätze aufweisen, vermögen alle Verkehrsschwankungen, welche während der Hauptverkehrszeiten sowie zwischen diesen auftreten, z. B. bei Besuchszeiten in den im Einzugsgebiet liegenden Spitälern, gut aufzufangen.

Der billeteurlose Betrieb wurde schließlich am 1. Januar 1969 auch auf die beiden Linien 31 und 34 ausgedehnt, so daß fortan alle Trolleybusse nur noch mit einem Bediensteten, dem Chauffeur, besetzt sind. Von den im Jahre 1968 durch die BVB beförderten 105 131 286 Personen entfallen 4 599 519 oder 4,37% auf den Trolleybusbetrieb.

Numerierung der Trolleybusse

1941-1947	1948-1955	ab 1956
10-11	50-51	350-351
12-13	52-53	352-353*
	54-55	354-355
		356-368

* ausrangiert 1958

Gelenktrolleybusse

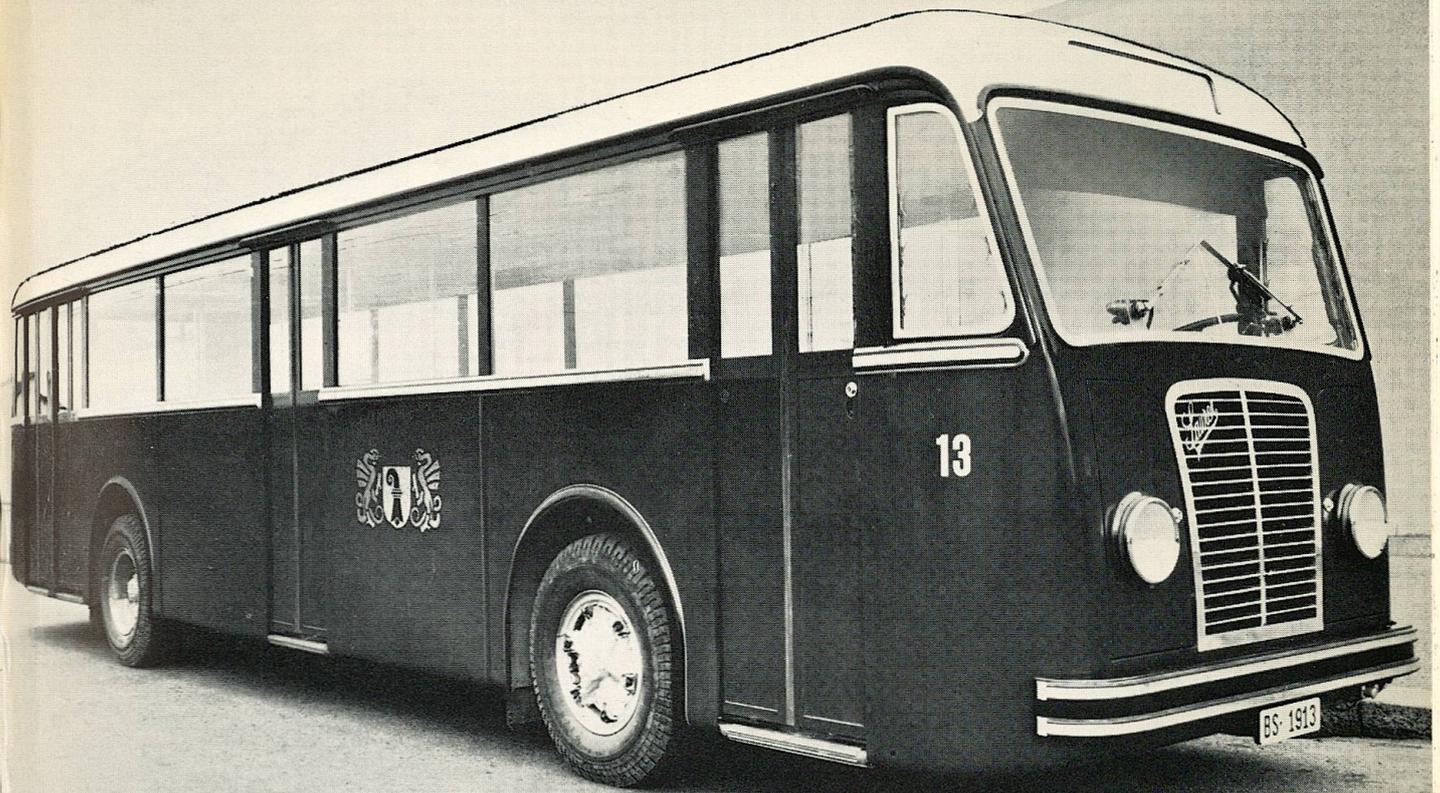
901-910

Schlußwort

Der für die vorliegende Arbeit zur Verfügung stehende, beschränkte Raum erwies sich auch als ein Vorteil. Zwang er doch zur Beschränkung auf das Notwendige, wobei allerdings Fragen von momentanem Interesse, wie Lohn- oder Tarifprobleme, ausgeklammert werden mußten.

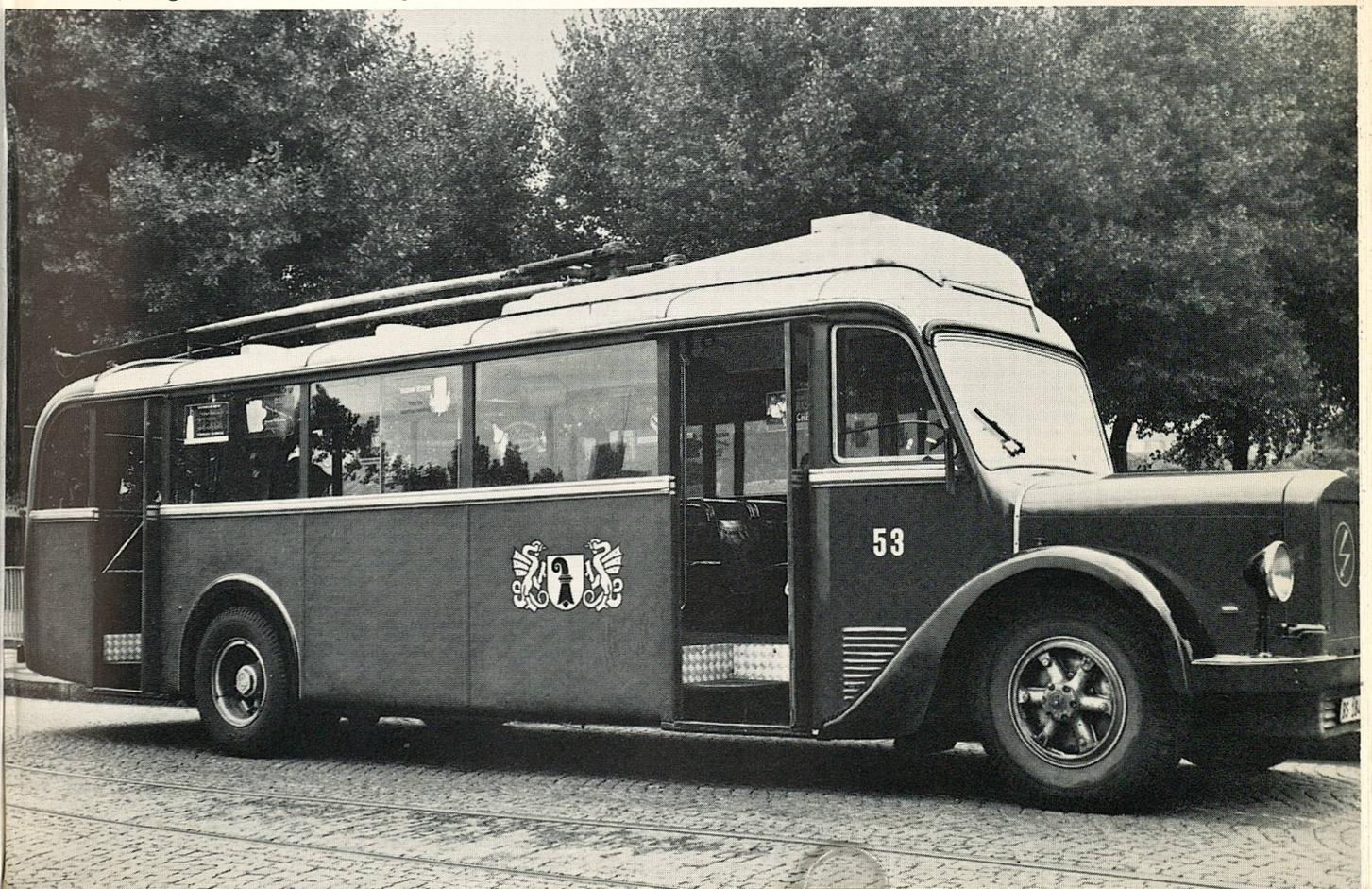
Die Basler waren einst stolz darauf, daß ihr Tram ein Dreiländertram war, dessen Wagen sowohl nach St-Louis und Huningue im benachbarten Departement Haut-Rhin als auch nach Lörrach in Südbaden fuhren. Diese Auslandstrecken werden seit einigen Jahren durch örtliche Autobusse bedient. Die Basler Verkehrsbetriebe leisten aber weiterhin dem Nahverkehr unserer Stadt und der benachbarten schweizerischen Ortschaften wertvolle Dienste.

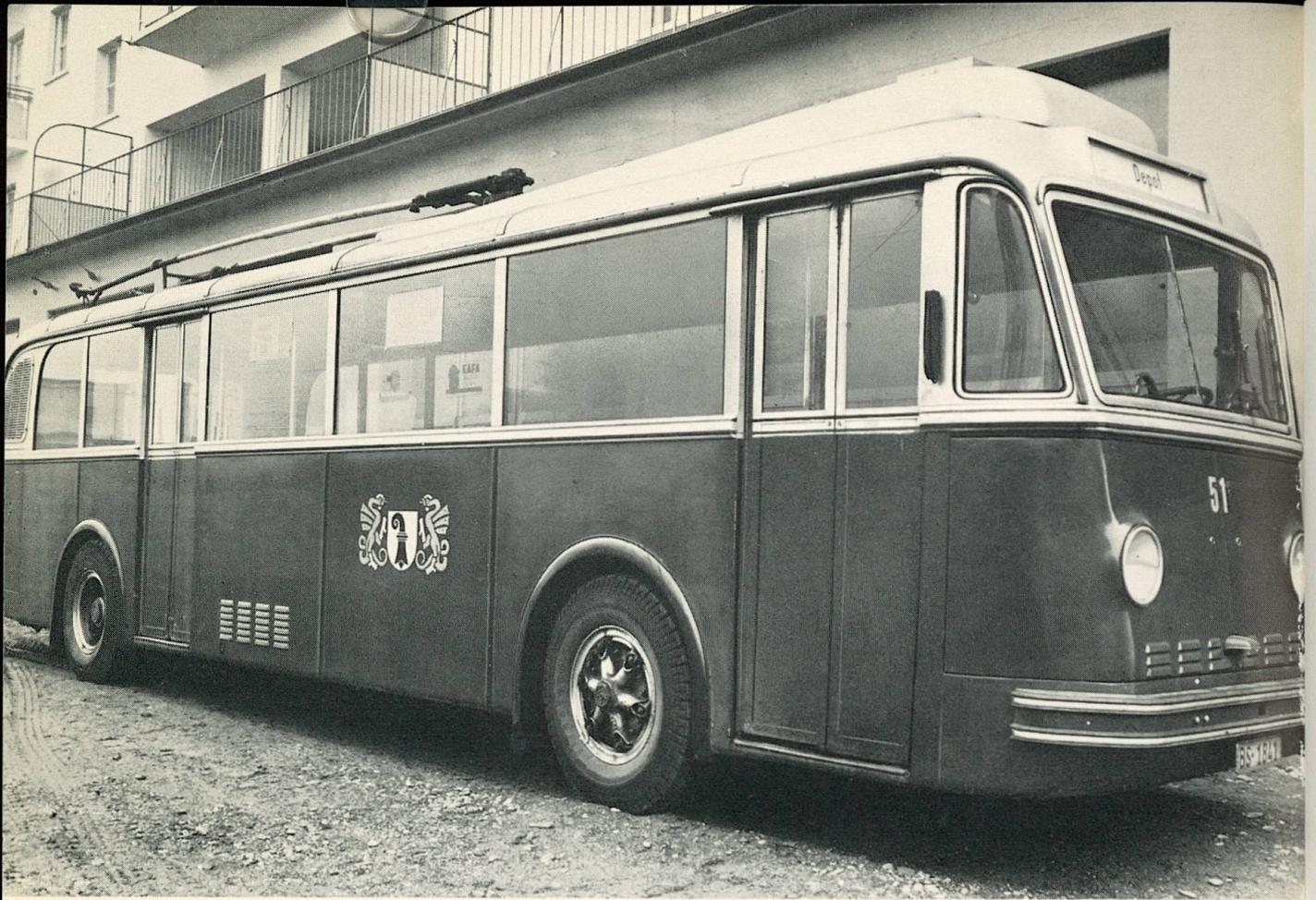




Autobus 13 aus dem Jahre 1950 (Saurer, Arbon/Reinbolt & Christe, Basel).

Trolleybus 53 (später 353) wurde auf dem Chassis des beim Garagebrand vom 12. Januar 1940 zerstörten Autobusses 4 aufgebaut. Das Fahrzeug wurde 1958 ausrangiert.





Trolleybus 51 (heute als 351 bezeichnet) aus dem Jahre 1941 (FBW/BBC/Heß, Solothurn).

Trolleybus 55 (heute als 355 bezeichnet) aus dem Jahre 1948 (BBC/Saurer, Arbon).



Linien-
an den

Linie 1:
Badische
Badische
Badische
Badische
Badische
(1919)
Badische
Bahnhö
Badische
Bahnhö
Bahnhö
Schiffhä
Schiffhä
(5-5-3)
Bahnhö

Linie 2:
Badische
Badische
Badische
Badische
Badische
Badische
Eglisee
(wä

Linie 3:
Burggr
Burggr
Burggr
Burggr