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: IV.: Tabellen
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

IV. Tabellen

Die Linienführung der Straßenbahn

Linien-Nummern wurden erst im Jahre 1905 eingeführt; bis zu diesem Zeitpunkt waren an den Wagen lediglich Routenbezeichnungen angebracht.

Linie 1:

Badischer Bahnhof–Mittlere Brücke–Centralbahnplatz (SBB) 6.5.1895–9.9.1903
Badischer Bahnhof–Bahnhof SBB–Missionsstraße 10.9.1903–28.7.1904
Badischer Bahnhof–Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz 29.7.1904–23.6.1907
Badischer Bahnhof–Bahnhof SBB–Güterstraße 24.6.1907–7.6.1915
Badischer Bahnhof–Mittlere Brücke–Bahnhof SBB 8.6.1915–30.5.1923
(1919–1923 während der Hauptverkehrszeiten ab Riehen)
Badischer Bahnhof–Johanniterbrücke–Marktplatz–Bahnhof SBB 1.6.1923–14.7.1924
Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–Lysbüchel 15.7.1924–4.6.1925
Badischer Bahnhof–Marktplatz–Bahnhof SBB–Lysbüchel 5.6.1925–21.5.1932
Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–Lysbüchel 22.5.1932–19.12.1934
Bahnhof SBB–Dreirosenbrücke–Mustermesse 20.12.1934–1.9.1939
Bahnhof SBB–Dreirosenbrücke–Horburgstraße 2.9.1939–6.5.1945
Schifflände–Bahnhof SBB–Dreirosenbrücke–Horburgstraße 7.5.1945–26.5.1946
Schifflände–Bahnhof SBB–Dreirosenbrücke–Mustermesse 27.5.1946–28.10.1951
(5.5.1947–17.5.1949 während der Hauptverkehrszeiten ab Kleinhüningen)
Bahnhof SBB–Dreirosenbrücke–Mustermesse seit 29.10.1951

Linie 2:

Badischer Bahnhof–Wettsteinbrücke–Centralbahnplatz (SBB) 14.4.1897–2.9.1902
Badischer Bahnhof–Wettsteinbrücke–Prov. Bahnhof 3.9.1902–23.6.1907
Badischer Bahnhof–Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz 24.6.1907–25.7.1913
Badischer Bahnhof–Bahnhof SBB–Lysbüchel 26.7.1913–14.7.1924
Badischer Bahnhof–Wettsteinbrücke–Bahnhof SBB–Johanniterbrücke–
Badischer Bahnhof 15.7.1924–3.7.1966
Eglisee–Wettsteinbrücke–Bahnhof SBB seit 4.7.1966
(während der Hauptverkehrszeiten vom Bahnhof SBB bis Morgartenring verlängert)

Linie 3:

Burgfelderplatz–Birsfelden (Schulstraße) 10.5.1897–11.6.1906
Burgfelderstraße–Birsfelden (Schulstraße) 12.6.1906–14.3.1930
Burgfelden Grenze–Birsfelden (Schulstraße) 15.3.1930–21.5.1932
Burgfelden Grenze–Birsfelden (Hard) seit 22.5.1932

Linie 4:

Claraplatz–Klybeckschloß 14.4.1897–15.5.1897
Claraplatz–Wiesenbrücke 16.5.1897–28.9.1897
Clarplatz–Kleinhüningen 29.9.1897–14.10.1903
Morgartenring–Barfüßerplatz 1.6.1900–14.10.1903
Morgartenring–Kleinhüningen 15.10.1903–13.9.1913
Bahnhof SBB–Kleinhüningen 14.9.1913–7.6.1915
Güterstraße–Bahnhof SBB–Kleinhüningen 8.6.1915–1.9.1939
Thiersteinerallee–Bahnhof SBB–Kleinhüningen 2.9.1939–6.5.1945
Binningen–Kleinhüningen 7.5.1945–28.10.1951
Bahnhof SBB–Kleinhüningen seit 29.10.1951

Linie 5:

Totentanz–St. Ludwig (Grenze) 30.6.1900–21.7.1900
Totentanz–St. Ludwig (Bahnübergang) 22.7.1900–30.8.1900
Marktplatz–St. Ludwig (Bahnübergang) 1.9.1900–14.10.1900
Güterstraße–Aeschenplatz 2.8.1900–14.10.1900
Güterstraße–St. Ludwig (Bahnübergang) 15.10.1900–30.4.1911
Güterstraße–St. Ludwig (Kath. Kirche) 1.5.1911–30.7.1914
Güterstraße–St. Ludwig (Grenze) 31.7.1914–30.9.1915
Güterstraße–St. Ludwig (Kath. Kirche) 1.10.1915–21.5.1932*
Güterstraße–Huningue 22.5.1932–1.9.1939
Güterstraße–Voltastraße 2.9.1939–3.12.1939
Leimgrubenweg–Voltastraße 4.12.1939–7.7.1940
Leimgrubenweg–Huningue (Grenze) 8.7.1940–22.4.1946
Jakobsberg–Huningue (Grenze) 23.4.1946–4.5.1947
Jakobsberg–St-Louis (Grenze) 5.5.1947–17.5.1949
Bruderholz–St-Louis (Grenze) 18.5.1949–31.3.1968

(Seit dem 1. April 1968 besteht keine Linie 5 mehr. Nur einige Einsatzkurse und Depotfahrten verwenden das Kopfschild «5»)

* bis 31. Mai 1923 mit Umsteigen an der Landesgrenze

N.B. Vom 1. August 1947 bis 31. Dezember 1957 bestand jenseits der Landesgrenze ein Pendelbetrieb mit Kopfschild «St-Louis».

Linie 6:

Barfüßerplatz–Allschwil 1.7.1905–30.4.1911
Hüningen–Allschwil 1.5.1911–30.7.1914
Lysbüchel–Allschwil 31.7.1914–30.11.1914
Riehen (Grenze)–Allschwil 1.12.1914–15.11.1919

Lörrach–Allschwil* 16.11.1919–21.5.1932
Lörrach–Morgartenring* 22.5.1932–1.9.1939
Riehen (Dorf)–Morgartenring 2.9.1939–20.10.1940
Riehen (Grenze)–Morgartenring 21.10.1940–31.5.1947
Lörrach–Morgartenring** 1.6.1947–27.11.1960
Lörrach–Allschwil** 28.11.1960–30.9.1966
Riehen (Grenze)–Allschwil seit 1.9.1967

* zeitweise mit Umsteigen an der Landesgrenze
** mit Umsteigen an der Landesgrenze

Linie 7:

Isteinerstraße–Riehen (Dorf) 7.8.1908–13.9.1913
Morgartenring– Riehen (Dorf) 14.9.1913–30.11.1914

(In der Zwischenzeit fand die Linienbezeichnung «7» lediglich Verwendung für die im Jahre 1918 zwischen Birsfelden und Riehen [Dorf] an Sonntagen verkehrende Einsatzlinie und für einen seit vielen Jahren um die Mittagszeit geführten Einsatzkurs Morgartenring–Bahnhof SBB–Wettsteinbrücke–Riehen [Dorf])

Bahnhof SBB–Binningen 1.9.1934–6.5.1945
Lysbüchel–Huningue 14.7.1947–28.10.1951
Schifflände–Binningen seit 29.10.1951

Linie 8:

Wiesenplatz–Aeschenplatz–Bahnhof SBB–Schützenmatte (Festplatz) 5.7.1912–9.7.1912
Wiesenplatz–Aeschenplatz–Bahnhof SBB 1.10.1912–13.9.1913
Wiesenplatz–Innere Margarethenstraße–Burgfelderplatz 14.9.1913–30.9.1918
Wiesenplatz–Innere Margarethenstraße–Brausebad 1.10.1918–30.5.1921
Wiesenplatz–Innere Margarethenstraße–Burgfelderplatz 1.6.1921–30.5.1922
Wiesenplatz–Innere Margarethenstraße–Neubad 1.6.1922–30.7.1926
Wiesenplatz–Innere Margarethenstraße–Neuweilerstraße 31.7.1926–21.5.1932
Kleinhüningen–Bahnhof SBB–Neuweilerstraße 22.5.1932–6.5.1945
(Seither werden nur die von der Neuweilerstraße zum Bahnhof SBB geführten Kurse der Linie 18 mit Kopfschild «8» bezeichnet)

Linie 9:

Barfüßerplatz–Innere Margarethenstraße–Schützenmatte (Festplatz) 5.7.1912–9.7.1912
Lysbüchel–Innere Margarethenstraße–Burgfelderplatz 17.7.1912–13.9.1913

(Bis zum 9.11.1913 verkehrte darauf Linie 9 als sonntägliche Einsatzlinie zwischen Bankverein und Riehen [Dorf] via Wettsteinplatz)

Lysbüchel–Morgartenring 1.12.1914–7.6.1915 und 21.6.1915–30.9.1915
Hüningen (Huningue)–Morgartenring* 1.10.1915–21.5.1932
Allschwil–Wiesenplatz 22.5.1932–1.9.1939
Allschwil–Barfüßerplatz 2.9.1939–3.12.1939
Allschwil–Eglisee 4.12.1939–27.11.1960

* bis 31. Mai 1923 mit Umsteigen an der Landesgrenze

Linie 10 (BEB):

Basel (Aeschenplatz)–Münchenstein–Arlesheim–Dornach 6.10.1902–31.12.1915

(Auf den 1.1.1916 ging die BEB zum Eigenbetrieb über)

Linie 11:

Basel (Aeschenplatz)–Reinach–Aesch seit 7.12.1907

(Seit 1.4.1968 verkehren die Kurse im Spätverkehr ab Schifflände)

Linie 12:

Feldbergstraße–Zeughaus 1.4.1916–18.8.1916
Feldbergstraße–St. Jakob 19.8.1916–30.9.1918
Wiesenplatz–St. Jakob 1.10.1918–22.1.1921
Wiesenplatz–Muttenz 22.1.1921–21.5.1932
Mustermesse–Muttenz 22.5.1932–3.12.1939
Schifflände–Muttenz seit 4.12.1939

Linie 14:

Wiesenplatz–Pratteln 22.10.1922–21.5.1932
Mustermesse–Pratteln 22.5.1932–3.12.1939
Schifflände–Pratteln seit 4.12.1939

(Wagen mit der Linienbezeichnung «14» verkehrten schon im Jahre 1918 als sonntägliche Zusatzlinie zwischen Burgfelderstraße und St. Jakob)

Linie 15:

St.-Johann-Tor–Hüningen 17.12.1910–23.12.1910
Barfüßerplatz–Hüningen 24.12.1910–30.4.1911
Barfüßerplatz–Denkmal–Leimgrubenweg–Bruderholz 1.7.1915–14.5.1927
St-Louis (Grenze)–Denkmal–Leimgrubenweg–Bruderholz 15.5.1927–1.9.1939
Barfüßerplatz–Denkmal–Leimgrubenweg–Bruderholz 2.9.1939–6.9.1939
St-Louis (Grenze)–Denkmal–Leimgrubenweg–Bruderholz 27.10.1941–3.5.1942

Schifflände–Denkmal–Wolfschlucht–Bruderholz 7.5.1945–20.10.1946
Mustermesse–Denkmal–Wolfschlucht–Bruderholz 21.10.1946–17.5.1949
St-Louis (Grenze)–Denkmal–Wolfschlucht–Bruderholz seit 18.5.1949

Linie 16:

Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–
Badischer Bahnhof 15.5.1930–21.5.1932
Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–Riehen (Grenze)
22.5.1932–1.9.1939
Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–
Riehen (Dorf) 2.9.1939–3.12.1939
Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–
Schifflände 4.12.1939–26.10.1941
Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–
Mustermesse 27.10.1941–3.5.1942
Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–
Schifflände 4.5.1942–17.5.1949
Bruderholz–Wolfschlucht–Innere Margarethenstraße–
Mustermesse 18.5.1949–31.3.1968
(Vom 15.10.1956 bis 10.11.1961 in den Hauptverkehrszeiten bis nach Riehen [Dorf] oder bis Eglisee verlängert)
Bruderholz–Leimgrubenweg–Innere Margarethenstraße–Mustermesse seit 1.4.1968

Linie 17:

Güterstraße–Riehen Dorf 16.11.1913–26.7.1914

(Nur an Sonntagen geführte Einsatzlinie)

Linie 18:

Schützenhaus–Neubad 7.12.1919–7.7.1920
Wiesenplatz–Neubad 8.7.1920–20.10.1920
Gärtnerstraße–Neubad 21.10.1920–31.5.1921
Kleinhüningen–Neubad 1.6.1921–31.5.1923
Badischer Bahnhof*–Neubad 1.6.1923–4.6.1925
Mustermesse*–Neubad 5.6.1925–30.7.1926
Mustermesse*–Neuweilerstraße 31.7.1926–21.5.1932
St-Louis–Neuweilerstraße 22.5.1932–1.9.1939
Voltastraße–Neuweilerstraße 2.9.1939–3.12.1939
Schifflände–Neuweilerstraße seit 4.12.1939

* In den Hauptverkehrszeiten bis Riehen (Dorf) bzw. Riehen (Grenze)

Linie 22:

Badischer Bahnhof–St. Jakob 22.5.1932–1.9.1939
Schifflände–St.-Alban-Ring–St. Jakob 4.12.1939–25.4.1950

(Im Sinne eines Versuches war Linie 22 vom 26.4.1950–18.12.1950 durch eine Autobuslinie ersetzt, die ab Bankverein bis St.-Alban-Ring und weiter als Linie 36 via Bethesda nach der Breite fuhr)

Schifflände–St.-Alban-Ring–St. Jakob 19.12.1950–18.5.1951
Schifflände–Schänzli seit 19.5.1951

Linie 23:

Burgfelderplatz–Barfüßerplatz–Leimgrubenweg 22.5.1932–1.9.1939

Linie 24:

Zwinglihaus–Güterstraße–Kleinhüningen 22.5.1932–30.8.1939
Schifflände–Kleinhüningen seit 18.5.1949

(Nur in den Hauptverkehrszeiten und zwar bis 28.10.1951 als Verlängerung von Linie 1, seit 29.10.1951 als Verlängerung von Linie 7)

Linie 25:

Leimgrubenweg–Innere Margarethenstraße–Mustermesse 1.8.1928–14.5.1930
Leimgrubenweg–Denkmal–St-Louis (Grenze) 15.5.1930–6.5.1945
Bruderholzstraße–Denkmal–Schifflände 7.5.1945–20.10.1946
Bruderholzstraße–Denkmal–Mustermesse 21.10.1946–17.5.1949
Bruderholzstraße–Denkmal–St-Louis (Grenze) 18.5.1949–25.4.1950

Lysbüchel–Huningue 29.10.1951–12.4.1961

Linie 26:

Bruderholzstraße–Innere Margarethenstraße–Badischer Bahnhof 15.5.1930–21.5.1932
Bruderholzstraße–Innere Margarethenstraße–Riehen (Grenze) 22.5.1932–28.9.1939
Leimgrubenweg–Innere Margarethenstraße–St-Louis (Grenze) 7.5.1945–22.4.1946
Jakobsberg–Innere Margarethenstraße–St-Louis (Grenze) 23.4.1946–17.5.1949
Jakobsberg–Innere Margarethenstraße–Mustermesse 18.5.1949–21.10.1962
Bruderholz–Leimgrubenweg–Innere Margarethenstraße–
Mustermesse 22.10.1962–31.3.1968

(Seit 1. April 1968 besteht keine Linie 26 mehr. Nur einige auf der Strecke Schifflände–Innere Margarethenstraße–Wolfschlucht nach dem Bruderholz fahrende Einsatzkurse verwenden Kopfschild «26»)

Die durch Barrikadenbauten bedingten, vorübergehenden Beschränkungen in den Jahren 1939 und 1940 sind nicht berücksichtigt.

Die bis 1914 beschafften Personenwagen (alles Zweiachser)

Motorwagen

Nummern bis 1918	Nummern ab 1919	Inbetriebsetzungsjahr	Erbauer mech. Teil	Erbauer elek. Teil	Zahl und Leistung der Motoren bei Inbetriebsetzung	Bemerkungen
1– 12	1– 6 (restliche Wagen)	1895	SIG/S&H		1×20 PS	
13		1896	SIG/S&H		1×20 PS	
14– 26		1897	SIG/S&H		1×20 PS	
27– 40	8– 21	1897	SIG/S&H		2×22 PS	
45– 49		1898	SIG/S&H		1×20 PS	
50	22	1898	Breslau/S&H		2×22 PS	
51– 83	23– 55	1900	SIG/S&H		2×22 PS	
101–104	101–104	1905	SWS/Alioth		2×35 PS	
105–116	105–116	1907	SWS/Alioth		2×35 PS	
117–136	117–136	1908	SWS/Alioth		2×35 PS	
137	56	1911	SWS/Alioth und S&H		2×35 PS	
138–151	57– 70	1912	SWS/Alioth		2×35 PS	
152–163	137–148	1914	SWS/BBC		2×43 PS	1

Anmerkung:

1 1969 nur noch vorhanden: 142 als Dienstwagen Xe 2/2 2016 und 146 als Dienstwagen Xe 2/2 2006, alle übrigen Wagen dieser Tabelle sind ausrangiert.

Geschlossene Anhänger

Nummern bis 1901	Nummern 1902–1918	Nummern 1919–1947	Nummern ab 1947	Inbetriebsetzungsjahr	Erbauer	Bemerkungen
41– 44	201–204	301–304		1897	SIG	
	205–219	305–319	zu Anhängewagen umgebaute einmotorige Triebwagen aus der Serie Nrn. 1–26			
	220–225	320–325	1120–1125	1911	SWS	
	226–231	326–331	1126–1131	1912	SIG	2
	232–237	332–337	1132–1137	1913	SWS	2
	238–243	338–343	1038–1043	1913	SWS	
		248–250, 294–295	zu Anhängewagen umgebaute einmotorige Triebwagen aus der Serie Nrn. 1–26			
	45– 49	296–300	zu Anhängewagen umgebaute einmotorige Triebwagen Nrn. 45–49			

Anmerkungen:

2 1969 nur noch vorhanden: 1130–1131 sowie 1133 und 1136–1137; alle übrigen Wagen dieser Tabelle sind ausrangiert.

N.B. Die Wagen 1120–1137 erhielten nachträglich die Luftdruckbremse; alle übrigen bis und mit 1914 in Betrieb gesetzten Wagen verfügten nie über diese zusätzliche Bremse.

Die bis 1914 beschafften Personenwagen (alles Zweiachser)

Offene Anhänger (Sommerwagen)

Nummern bis 1901	Nummern 1902–55	Nummern ab 1955	Inbetrieb-setzungsjahr	Erbauer	Bemerkungen
84–91	251–258	1051–1058	1900	SIG	
92	259	1059	1901	SIG	
93	260	1045	1901	SIG	2
94	261	1061	1901	SIG	
95	262	1046	1901	SIG	2
96–97	263–264	1063–1064	1901	SIG	
	265		1902	BVB	
	266–267	1066–1067	1902	BVB	
	268–271	1068–1071	1903	BVB	
	272–276	1072–1076	1905	BVB	
	277	1077	1905	BVB	3
	278–279	1078–1079	1905	BVB	
	280	1060	1906	BVB	
	281	1062	1906	BVB	3
	282–283		1906	BVB	1
	284–287		1907	BVB	1
	288–290		1908	BVB	1
	291		1912	BVB	1
	292–293		1908	BVB	1

Anmerkungen:

1 Die Wagen 282–293 wurden 1921/1922 zu geschlossenen Anhängewagen mit Mitteleinstieg umgebaut.

2 1969 als Aussichtswagen (sogenannte «Badwännli») noch vorhanden.

3 1969 noch vorhanden (Nrn. 1062 und 1077); alle übrigen Wagen dieser Tabelle sind ausrangiert.

Die nach 1914 beschafften Personenwagen

Motorwagen

Nummern	Inbetrieb-setzungsjahr	Erbauer	Anzahl und Leistung der heutigen Motoren	Bemerkungen
Zweiachser				
149–160	1919	SWS/BBC	2×74 PS	
161–172	1921	SWS/BBC	2×74 PS	
173–177	1925	SIG/BBC	2×74 PS	1
178	1925	SIG/BBC	2×74 PS	2 13
179–181	1925	SIG/BBC	2×74 PS	13
182	1926	SIG/BBC	2×74 PS	3 10
183–192	1927	SIG/BBC	2×74 PS	10
193	1929	SIG/BBC	2×74 PS	11
194–199	1930	SIG/BBC	2×74 PS	11
200	1930	SIG/BBC	2×74 PS	4 11
201–206	1931	SIG/BBC	2×74 PS	
207–216	1933	SIG/BBC	2×74 PS	
302	1931	SIG/BBC	2×66,5 PS	Mittelein-stieg; 6
Dreiachser				
301	1930	SWS/BBC	2×74 PS	7
303	1935	SIG/BBC	2×74 PS	8
Vierachser				
251–253	1952	SWP/BBC	2×65 PS	5
400	1915	SIG/BBC	4×74 PS	Mittelein-stieg; 9
401–415	1948	SWP/BBC	4×90 PS	
416–422	1949	SWP/BBC	4×90 PS	
423–427	1950	SWP/BBC	4×90 PS	
428–452	1951	SWP/BBC	4×90 PS	
453–456	1958	SWP/BBC	4×90 PS	
457–466	1967	SWP/BBC	4×90 PS	12
467–476	1968	SWP/BBC	4×90 PS	12
Sechsachser (Gelenkwagen)				
601	1961	SIG/BBC	4×90 PS	dreiteilig
602	1962	SIG/BBC	4×90 PS	dreiteilig
603–622	1967	Düwag/Siemens	2×163 PS	zweiteilig

Anmerkungen:

1 174 ausrangiert 1966.
2 178 trug anfänglich die Nr. 182.
3 182 trug anfänglich die Nr. 178.
4 200 dient seit 1969 als Rangierwagen Xe 2/2 2017.
5 251–253 waren zuerst als Nrn. 601–603 bezeichnet.
6 302 trug anfänglich die Nr. 72 und dient heute als Instruktionswagen Xe 2/2 2060.
7 301 war anfänglich ein Zweiachser und trug zuerst die Nr. 201, später die Nr. 71.
8 303 trug anfänglich die Nr. 73.
9 400 trug anfänglich die Nr. 401 und später die Nr. 450.
10 Die Wagen 182–192 waren zuerst mit der Öldruckbremse, System «Pieper», ausgerüstet.
11 Die Wagen 193–200 trugen nach 1947 die Nrn. 93–100, solange sie noch nicht mit der Luftdruckbremse versehen waren.
12 Mit Luftfederung und Luftdämpfung Schindler.
13 Die Wagen 178–181 trugen nach 1947 die Nrn. 78–81, solange sie nicht mit der Luftdruckbremse versehen waren.

Abkürzungen für die Erbauerfirmen

mechanischer Teil:

SIG = Schweizerische Industrie-Gesellschaft, Neuhausen
SWS = Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik, Schlieren
SWP = Schindler Waggon AG, Pratteln
FFA = Flug- und Fahrzeugwerke AG, Altenrhein
BVB = Basler Verkehrsbetriebe, eigene Werkstätte
Breslau = Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau, Breslau
Düwag = Waggonfabrik Ürdingen AG, Werk Düsseldorf

elektrischer Teil:

S & H = Siemens & Halske, Berlin
Siemens = Siemens AG, Erlangen
Alioth = Elektrizitätsgesellschaft Alioth, Münchenstein
BBC = AG Brown, Boveri & Co., Baden (Aargau)

Die nach 1914 beschafften Personenwagen

Anhänger

Nummern bis 1947	Nummern nach 1947	Inbetriebsetzungsjahr	Erbauer	Bemerkungen
Zweiachser				
344–355	1144–1155	1919	SIG	1
356–375	1156–1175	1921	SIG	2
376–379	1176–1179	1924	SWS	3
380–381	1080–1081	1924	SWS	4
382–384	1082–1084	1926	SIG	5
385	1185	1926	SIG	6
386–387	1186–1187	1926	SIG	7
388–399	1188–1199	1927	SWS	7
400–414	1200–1214	1930	SWS	8
415–422	1215–1222	1930	SIG	8
423–434	1223–1234	1932	SWS	
	1241–1248	1948	FFA	11
Dreiachser				
701	1301	1930	SIG	10 12
702	1302	1931	SWS	Mitteleinstieg; 10
703–712	1303–1312	1933	SIG	
713–722	1313–1322	1933	SWS	
723–732	1323–1332	1943	SIG	
	1333–1338	1956/58	BVB	
	1339–1344	1960/64	BVB	
Vierachser				
451	1400	1915	SIG	Mitteleinstieg; 9
	1401–1403	1947	FFA	
	1404–1415	1948	FFA	
	1416–1424	1961	FFA	13
	1425–1435	1962	FFA	13
	1436–1454	1967	FFA	13
	1455–1469	1968	FFA	13
	1470–1475	1969	FFA	13

Anmerkungen:

1 1145 ausrangiert 1966.
1151 ausrangiert 1968.
1152 ausrangiert 1969.
2 1157 ausrangiert 1968.
1158 ausrangiert 1967.
1160 ausrangiert 1960.
3 1176 ausrangiert 1967.
4 Die 1968 ausrangierten Wagen 1080–1081 waren anfänglich mit der Luftdruckbremse versehen, die später ausgebaut und für die Wagen 701 und 702 verwendet wurde.
5 1083 ausrangiert 1961; 1082 und 1084 ausrangiert 1968.
6 1185 trug die Nr. 1085 solange er keine Luftdruckbremse besaß.
7 Die Wagen 386–399 waren zuerst mit der Öldruckbremse, System «Pieper», ausgerüstet.
8 Die Wagen 1200–1222 waren als 1000–1022 bezeichnet, solange sie keine Luftdruckbremse besassen.
9 Der 1967 ausrangierte Wagen 1400 trug eine Zeitlang die Nr. 750, bevor er als 1400 bezeichnet wurde.
10 Die Wagen 701 und 702 wurden als Zweiachser geliefert und erhielten erst später dreiachsige Lenkuntergestelle SLM.
11 Im Jahre 1958 von den Verkehrsbetrieben St. Gallen übernommen und 1967 ausrangiert.
12 1301 trug zuerst die Nr. 423 und später die Nr. 701.
13 Mit Luftfederung und Luftdämpfung Schindler.