

25 Jahre Rieheuer Tram.

Von E. Wirz.

1. Kommt er, kommt er nicht?

Rom ist nicht an einem Tage erbaut worden, sagt bekanntlich ein Sprichwort. Es ist dem Rieheuer Tram nicht anders ergangen. Der Wunsch nach einer Straßenbahn Basel-Riehen machte sich schon geltend, als in der Stadt die ersten elektrischen Tramwagen fuhren, da man sich von diesem neuen Verkehrsmittel eine rasche bauliche Entwicklung des Dorfes versprach. Es blieb aber bei dem Wunsch, bis am 8. Dezember 1898 die Regierung den Bau von 5 Tramlinien nach den Außenquartieren der Stadt vorschlug, das Dorf Riehen dagegen auf die Zukunft vertröstete. Eine Petition zu Gunsten der zurückgesetzten Linie bedeckte sich in Riehen und Basel mit 2850 Unterschriften, und Gemeindepräsident Weissenberger stellte bei Behandlung der Vorlage am 9. Februar 1899 den Antrag, es sei zu prüfen und zu berichten, ob nicht gleichzeitig mit den fünf geplanten Tramlinien auch die Linie Basel-Riehen zu erstellen sei. Damals war die Lage des neuen Badischen Bahnhofes noch nicht endgültig festgestellt, und im März 1902 beantragte die Regierung, den Bau der Linie Basel-Riehen bis nach Vollendung desselben zu verschieben. Begründet wurde dieser Antrag namentlich damit, daß die Linie kein dringendes Bedürfnis sei und der Betrieb ein

mutmaßliches Defizit von Fr. 30,000.— per Jahr zur Folge hätte. Der Große Rat stimmte der Verschiebung zu. In Riehen gab man' indessen die Hoffnung auf einen früheren Bau der Straßenbahn nicht auf, und namentlich der Verkehrsverein beschäftigte sich immer wieder mit dieser für das Dorf so wichtigen Frage. Obwohl die Regierung zwei Konzessionsbegehren, das eine von der Christonabahn-Gesellschaft, das andere von der Firma Siemens u. Halske in Berlin, abgewiesen hatte mit der Begründung, daß sie im geeigneten Zeitpunkt die Linie Basel-Riehen selbst bauen werde, tat der Verkehrsverein zweimal Schritte, um den Bau und Betrieb der gewünschten Straßenbahn durch eine Privatgesellschaft herbeizuführen. Da der Erfolg ausblieb, berief er am 17. Oktober 1903 eine Versammlung von „Interessenten“ in den „Döfen“ ein, und am 31. August 1904 wurde im „Wartel“ in Basel eine öffentliche Versammlung veranstaltet, über deren Verlauf der Regierung ausführlich Bericht erstattet wurde. Bald nachher, am 25. September 1904, beschloß die Gemeindeversammlung Riehen, an die Kosten des Landroerbs für eine Tramlinie Basel-Riehen unentgeltlich abzutreten, wenn der Bau im Jahre 1905 ausgeführt und beendet würde. Inzwischen hatte sich herausgestellt, daß der neue Badische Bahnhof erst nach Jahren vollendet sein werde und Riehen sich noch lange

gedulden müßte. Auch hatte der Staat mit Hilfe der beteiligten Gemeinden, Tramlinien über die Kantonsgrenzen hinaus nach Arlesheim und Allschwil gebaut.

Da endlich kam Riehen an die Reihe. Im März 1905 legte die Regierung ein vollständiges Projekt für eine Straßenbahn Basel-Riehen vor, das am 9. November vom Großen Rat angenommen wurde. Mit demselben sollte eine Straßenkorrektur d. h. eine teilweise Abgrabung des Staldenrainhügels verbunden werden. Auf das Anerbieten der Gemeinde Riehen wurde Verzicht geleistet. Der Beginn der Arbeiten erlitt jedoch durch die Bodenerwerbungen (über 120), die zum Teil zu Expropriation führten, eine starke Verzögerung. Die Schienen, Schwellen und Träger der elektrischen Leitung wurden schon 1906 neben der Straße niedergelegt, aber erst in der zweiten Hälfte dieses Jahres fanden die Landankäufe ihren Abschluß. Das Haus Tripolet in Riehen, das der Tramlinie im Wege stand, wurde abgetragen. Im Oktober konnten die Pläne der Straßenbahn auf der Staatskanzlei und im Gemeindefiskus zu Riehen eingesehen werden, und am 13. Dezember wurden die Erdarbeiten der Straßenkorrektur an den Bauunternehmer Wampi in Rheinfelden vergeben. Zu gleicher Zeit legten Arbeiter der Städtischen Straßenbahnen beim Theodorsgottesacker die ersten Schienen zu der so lang ersehnten Tramlinie Basel-Riehen.

(Fortsetzung folgt.)