«'s Riechemer Trämli»

Riehener-Zeitung
Nr. 45, 8. 11. 1963

Entwicklungs-Geschichte der Basler Straßenbahn

Schon seit Jahren besteht ein Kampf zwischen der heutigen BVB und den Basler Stimmbürgern, welch letztere schon 1955 die viel zitierte Koppelvorlage für neue Tramwagen und Autobusse wuchtig verworfen haben. Gar manches wurde seither diskutiert, geschrieben und projektiert. Fach- und Verkehrsverbände, aber auch Private setzten sich für diese und jene Lösung ein. Endlich glaubte man eine alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung gefunden zu haben. Dieselbe wurde geprüft und durch die Behörden akzeptiert. Dabei vergaß man offenbar die Stimme des Souveräns, des Volkes, das in einer Volksabstimmung vom 15./17. März 1963 auch diese neue Vorlage zurückwies. — Und wieder vergingen Monate des Schweigens. Der Faden der Geduld begann aber im Volk und bei den Verkehrsverbänden allmählich zu reißen. Die Verkehrsliga beider Basel lancierte anfangs Juli eine öffentliche Anfrage, ob und wann dem Volkswillen nun endlich entsprochen werde. Sie wiederholte ihre schon nach der Märzabstimmung zum Ausdruck gebrachte Bereitschaft zur Zusammenarbeit — auch mit den Instanzen der BVB. — Die Antwort blieb nicht aus. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs nur koordiniert mit den übrigen Maßnahmen der im Gange befindlichen Planung erfolgen könne. Zurzeit befinde sich die Frage im Studium, auf welche Weise das älteste Rollmaterial zu ersetzen sei. Intensiv würden die Vorbereitungen zu einer neukonzipierten Vorlage getroffen, wobei auch die Lehren, die aus dem Ergebnis der letzten Volksabstimmung zu ziehen seien, berücksichtigt würden. Im übrigen sollte die Behandlung des Zwischenberichtes IV der Großratskommission betr. den Gesamtverkehrsplan mit konkreten Vorschlägen für die künftige Verkehrsgestaltung in Basel abgewartet werden. — Seither wurde keine Gelegenheit verpaßt, die Diskussion über Tram oder Bus nicht in Vergessenheit geraten zu lassen und die BVB zu einem baldigen Entscheid zu drängen! — Läßt sich diese Situation nicht mit den Anfängen der Straßenbahn in Basel einigermaßen vergleichen? Schon damals hatte man überlegt, projektiert, nochmals überlegt, die aufgeworfenen Fragen schubladisiert, Anlagen anderer Städte studiert und deren Betrieb verfolgt, neu projektiert und dann — beschlossen! Man glaubte nun das Richtige getroffen zu haben. Die damalige Linienführung durch die Innerstadt hat sich nach späterer Einsicht allerdings nicht ganz bewährt. — Als sich im Jahre 1876 eine französische «Gesellschaft für Bau und Betrieb von Tramways» mit der Basler Regierung wegen einer Konzession in Verbindung setzte, wurde deren Gesuch abschlägig beschieden. Damals war die Frage der Erstellung neuer Rheinbrücken noch in der Schwebe und die Lösung derselben mußte zuerst abgewartet werden. (Erstellung der Wettsteinbrücke 1879, Johanniterbrücke 1882.) Allerdings wurde daraufhin das Baudepartement beauftragt, Bericht zu erstatten, «ob nicht in Verbindung mit der Erstellung neuer Rheinbrücken die Einführung und der Betrieb von Tramways durch den Staat in Aussicht genommen werden sollte». Dem Gutachten des Experten Obering. M. Buri, vom 24. August 1878 waren verschiedene Projekte zu entnehmen, wobei nach seiner Meinung dasjenige allein ertrags- und lebensfähig sei, das eine durch die Stadtmitte geführte, beide Bahnhöfe miteinander verbindende Linie vorsehe. Die Behörden konnten sich damit nicht befreunden und ließen die Sache ruhen. Der Plan einer Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen spukte indessen in den Köpfen Privater weiter und am 11. Juli 1881 wurde ein schienenloses Tramomnibusunternehmen geschaffen. Eröffnet wurde dasselbe mit 57 Pferden und sechs Wagen. Bedient wurden die Linien «Zentralbahnhof — Aeschenplatz — Aeschenvorstadt — Freie Straße — Marktplatz» und «Zentralbahnhof — St. Elisabethen — Steinenberg — Gerbergasse — Marktplatz» bis zum Badischen Bahnhof. Dies geschah abwechslungsweise alle zehn Minuten. Später hat man die Linienführung den Bedürfnissen einzelner Stadtteile besser angepaßt. Im Mai 1895 hatte die Stunde des alten «Rößlitrams», das in beigefügter Foto festgehalten ist, geschlagen (Bild oben).

Wie bereits erwähnt, wurde das Gutachten Buri 1878 durch die Regierung schubladisiert. 1879 wurden die verehrlichen Mitglieder des Großen Rates eingeladen, die Tramfrage ihrerseits in aller Ruhe zu beraten. «Diese weit aussehende Angelegenheit dränge in keiner Weise.» Zwölf Jahre später war es mit dieser Ruhe vorbei. Am 20. Januar 1890 reichte Ing. E. Riggenbach namens der Herren Brüstlein, Pümpin und Herzog beim schweizerischen Eisenbahndepartement ein Konzessionsbegehren für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen in Basel ein. Gegen dieses eingehend begründete Gesuch, das besonders in der Gestaltung des Netzes auch für die spätere Zeit von Vorteil gewesen wäre, erhob die Basler Regierung Einsprache. Es wurde darauf hingewiesen, daß der Kanton selbst die Absicht habe, den Bau und Betrieb solcher Bahnen auf seinem Gebiet zu übernehmen. —

Erneut wurde ein Experte bestellt. Man einigte sich auf den Zürcher Ing. Dr. Bürkli, da man in einen Auswärtigen mehr Vertrauen zu haben schien.

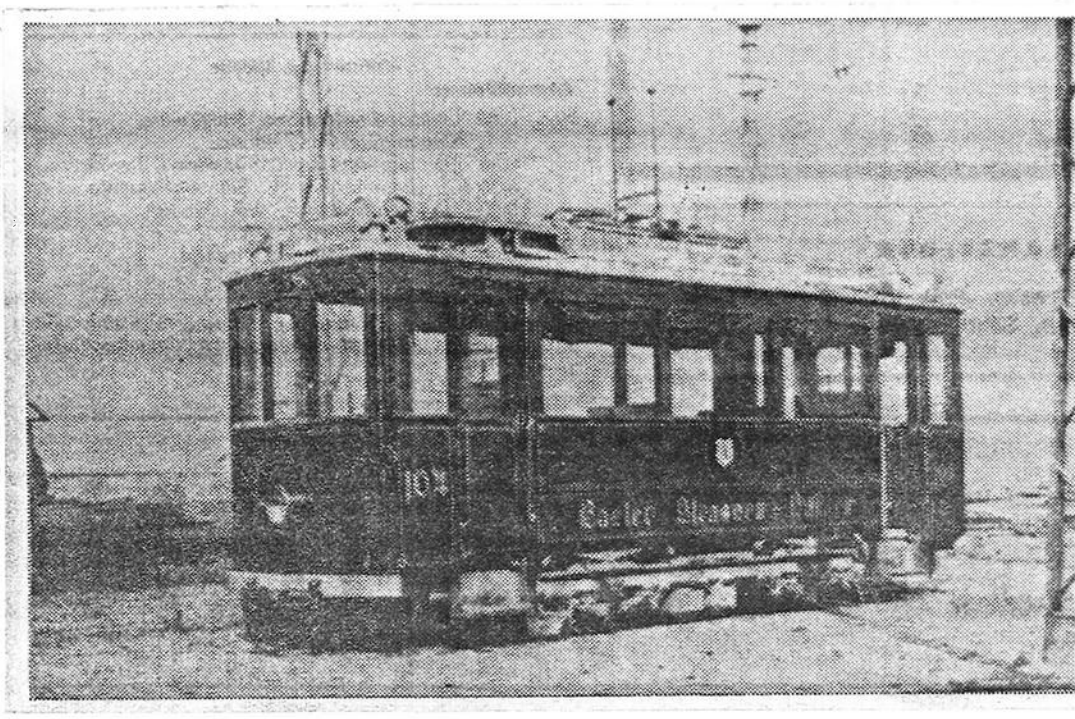
Angesichts der steigenden Ungeduld der Bevölkerung empfahl der Experte in seinem Gutachten vom 5. August 1890, nicht länger zuzuwarten. Mit Entschiedenheit trat er dafür ein, die Straßenbahn nicht von einer durch Finanzrücksichten geleitete Privatunternehmung bauen zu lassen, sondern durch den Staat. Diese Meinung deckte sich mit derjenigen der damaligen Regierung. — Neue Diskussionen und Prüfungen erfolgten, besonders in bezug auf die oberirdische Leitung der Bahn und die Linienführung via den steilen Spalenberg. Erst am 3. November 1891 gelangte das Baudepartement zu einem Entschluß. Nach der Feststellung, daß nicht der Marktplatz, sondern der Barfüßerplatz das Zentrum der Stadt sei, und nach Begründung des Staatsbetriebes stellte es dem Regierungsrat den Antrag, dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement mitzuteilen, daß der Kanton selbst Bau und Betrieb der Straßenbahn übernehmen werde. Regierungsrat und Großer Rat stimmten dem Antrag zu.

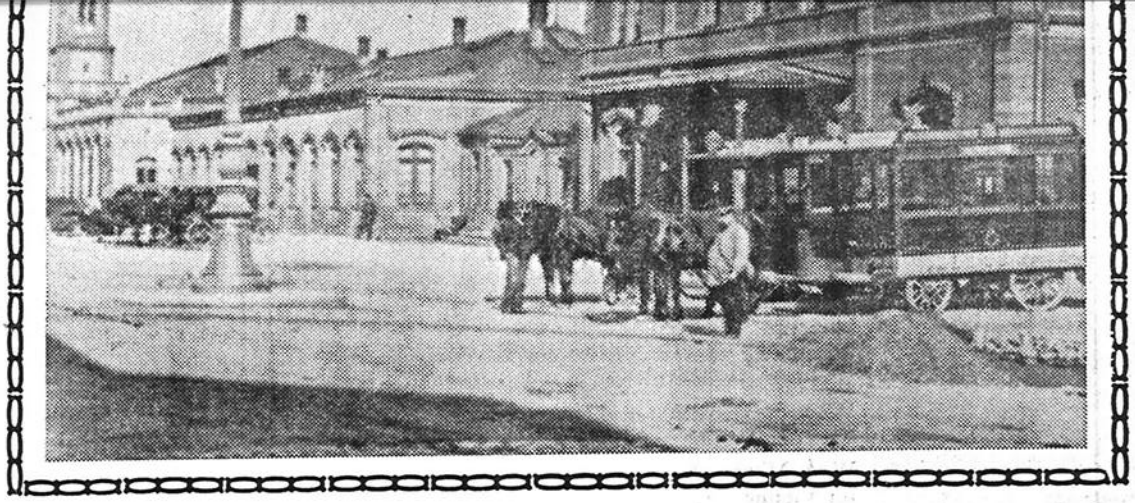
Eine am 30. April 1892 durch die Regierung ernannte Spezialkommission machte sich nun an die Ausarbeitung von Plänen und der Kostenberechnung. Am 31. August 1892 konnte das Konzessionsgesuch eingereicht werden, dem mit Bundesbeschluß vom 28. März 1893 entsprochen wurde.

Auf Grund des technischen Berichtes von Ing. Löwit aus Böhmen, beschloß die Trambahnkommission am 30. November 1893, den Behörden als beste Lösung den elektrischen Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung zur Ausführung in Vorschlag zu bringen. Ein Kredit zur Erstellung der Linie Zentralbahnhof — Marktplatz — Badischer Bahnhof im Betrage von Fr. 700 000.— wurde durch den Großen Rat am 26. April 1894 bewilligt.

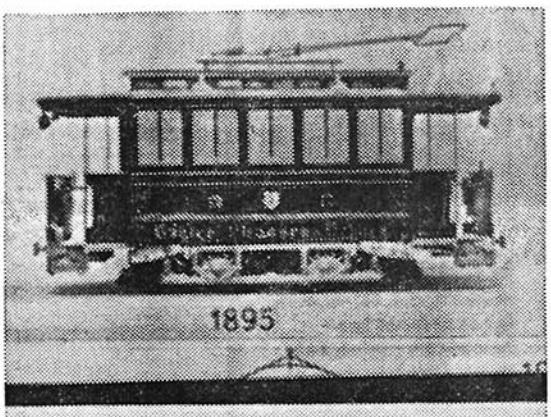
Im Frühjahr 1895 waren die Arbeiten beendet und am 6. Mai 1895 wurde die Linie eröffnet. Zwei bekränzte und beflaggte Wagen fuhren bei den Einweihungsfeierlichkeiten vor dem Rathause am Marktplatz vor und Behördemitglieder und weitere Gäste begaben sich auf die erste Fahrt. Leider ist über die daran anschließenden Festlichkeiten, die sich im Schützenhause abspielten, nichts Näheres zu erfahren, da «die Regierung vergessen habe, die Presse dazu einzuladen!» Heute ist es kaum zu begreifen, daß ausgerechnet die Presseleute so scheu waren und sich damit abfanden!

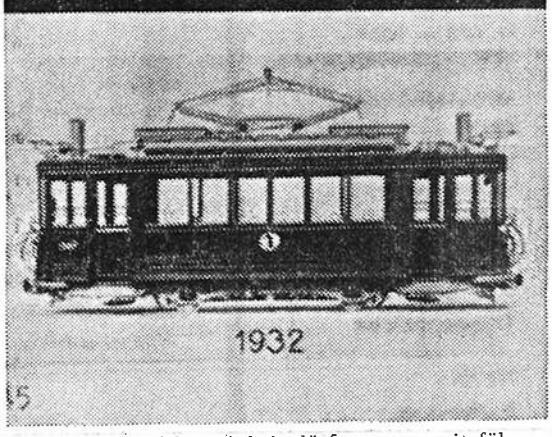
Ein Ausspruch im «Volksboten», «es biete einen eigentümlichen Anblick, einen Wagen ohne Pferde, ohne Dampf und Rauch durch die Straßen eilen zu sehen», mag das Staunen der Bevölkerung bei Einführung der «Tramways» wohl am besten zum Ausdruck bringen.





Seither sind viele Jahre verflossen, Jahre der Freude, aber auch Jahre des Kämpfens. Die Trambahndirektion stand oft vor schweren Aufgaben, besonders dann, wenn es sich um Finanzierungsfragen handelte. Das der Verwaltung durch den Staat vorgestreckte Geld mußte verzinst werden. Dies führte zu der unerfreulichen Tatsache, daß die Tramleitung in erster Linie dafür besorgt war, den hohen Kapitalzins herauszuwirtschaften und erst in zweiter Linie, der Bevölkerung zu dienen. Die Rücklagemöglichkeiten waren eben nicht gegeben und es kam nicht von ungefähr, daß die Straßenbahnen noch 1945, anläßlich ihres 50jährigen Jubiläums auf ihr zum größten Teil veraltetes Rollmaterial hinweisen mußten. Immerhin ist eine gewisse Entwicklung bei letzterm aus nachstehenden Bildern ersichtlich.





Im Rahmen dieser Arbeit dürfte es zu weit führen, auf die vielen Fragen der Einführung neuer Bahnlinien, neuer Wagen, auf Personalfragen usw. einzutreten. Dagegen soll die Schaffung des «Riechemer Trämlis» noch Erwähnung finden: Die 1895 erfolgte Einführung der Straßenbahn in Basel ließen auch im benachbarten Riehen den Wunsch nach einer «Tramverbindung» mit der Stadt aufkommen. Solcher blieb indessen noch ein Traumgebilde. Als dann aber am 8. Dezember 1898 von Regierungsseite aus der Bau weiterer Tramlinien nach den Außenquartieren der Stadt vorgeschlagen wurde, wobei das Dorf Riehen unberücksichtigt blieb, empörten sich dessen Einwohner. Eine Petition mit 2850 Unterschriften aus Riehen und Basel wurde in der Folge eingereicht. Am 9. Februar 1899 rückte der initiative Gemeindepräsident, Heinrich Weissenberger, im Großen Rat mit dem Anzug auf, «der Regierungsrat werde eingeladen zu prüfen und zu berichten, ob nicht gleichzeitig mit den geplanten fünf neuen Tramlinien auch eine solche nach Riehen zu erstellen sei.»

Leider kam diesem Vorschlag der projektierte Neubau des Badischen Bahnhofes in die Quere. Im März 1902 sah sich die Regierung veranlaßt, den Antrag zu stellen, den Bau der Linie Basel—Riehen bis nach Erstellung des neuen Bahnhofes zu verschieben. Sie fügte bei, daß überdies kein dringendes Bedürfnis für eine solche Linie bestehe und der Betrieb zudem ein mutmaßliches Defizit zur Folge hätte! Die Verschiebung wurde beschlossen, aber «d'Riechemer» gaben nicht nach. Gemeindebehörde und namentlich der Verkehrsverein Riehen unter dem Präsidium von Lehrer J. Rausser setzten ihre Aufklärungsarbeiten fort. Am 25. September 1904 beschloß die Gemeindeversammlung, an die Kosten des Landerwerbes für eine Tramlinie nach Riehen einen Beitrag von Fr. 30 000.— zu leisten, was damals keine Kleinigkeit war. Überdies soll das notwendige Gemeindeland gratis zur Verfügung gestellt werden, sofern der Bau im Jahre 1905 ausgeführt und beendigt würde.

Inzwischen mußte die Regierung in Basel erfahren, daß der neue Badische Bahnhof erst nach Jahren vollendet sein werde und ihr Haupteinwand gegen eine Tramlinie nach Riehen somit in Wegfall komme. Außerdem waren Vorortslinien über die Kantonsgrenzen hinaus nach Arlesheim und Allschwil geplant worden. Es wurde dem Großen Rate somit im März 1905 ein ausgearbeitetes Projekt für eine Straßenbahn Basel—Riehen vorgelegt, das am 9. November gleichen Jahres angenommen wurde. Die Freude in Riehen war groß, doch nun begannen auch die mit dem beschlossenen «Riechemer Trämli» verbundenen Unannehmlichkeiten. Eine Straßenkorrektion war unvermeidlich. Der Staldenrainhügel, der schon für die Pferdefuhrwerke sehr steil war, weshalb der Tierschutzverein eine entsprechende Warnungstafel am Fuß des Hügels angebracht hatte, mußte teilweise abgegraben werden. Die über 120 Bodenerwerbungen, die zum Teil nicht ohne Expropriation zu erzielen waren, und weitere, unvorhergesehene Schwierigkeiten verzögerten den Arbeitsbeginn. Schon 1906 wurden Schienen, Schwellen und Träger neben der Straße aufgeschichtet, doch erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1907 konnten die Landkäufe als abgeschlossen gelten. Am 2. Januar 1908 erfolgte der erste Spatenstich. Die Arbeiten mußten indessen infolge eines großen Kälteeinbruches während zwei Monaten wieder eingestellt werden. Trotz allem war es möglich, die Termine einzuhalten. Was heute vielfach in Vergessenheit geraten ist, ist die Tatsache, daß der Radfahrer- und Fußgängerweg rechts der Tramlinie gegen Basel seinerzeit als zweite Fahrstraße neu angelegt worden ist. Dieselbe sollte es den Landbesitzern ermöglichen, auf dieser Seite leichter zu ihren Grundstücken zu gelangen. Auch wurde dabei schon damals an eine bessere Erschließung des Landes für künftige Hausbauten gedacht. Die Hauptstraße auf der linken Seite wurde auf große Strecken neu angelegt und gewalzt. In den folgenden Wintermonaten wurde sie jeweils mit Schotter bedeckt, was für die Radfahrer, die zu jener Zeit die Hauptstraße benützen mußten, nicht immer angenehm war; dies besonders dann, wenn sich Huf- und andere Nägel mit den Velopneus befreundeten!

Am 7. August 1908, einem Freitag, konnte die Linie eröffnet werden. Punkt 11 Uhr fuhren die offiziellen Gäste von der Abfahrtsstation hinter dem alten Badischen Bahnhof, Kreuzung Riehenstraße/Isteinerstraße in festlich dekorierten Wagen Riehen zu. An den Empfang der Gäste, Begrüßungen, Gesangs- und Musikvorträgen, Glockengeläute, Beteiligung der Jugend, Kredenzen von Ehrenwein und Verteilung von Blumen usw. schloß sich ein Bankett im «Ochsen» an. Riehen hat zu seinem großen Feste, wie üblich, die Presse nicht vergessen!

Doch nicht genug mit diesem Anlaß. Diejenigen, die sich am Freitag nicht freimachen konnten, verlangten auch ihren Teil am Feiern. Am kommenden Sonntag, den 9. August fand ein fröhliches Volksfest mit Festzug, Musik und Tanz statt, das sehr ausgiebig gewesen sein soll und in finanzieller Hinsicht ein erfreuliches Ergebnis gezeitigt habe.

Somit war die lange erkämpfte Tramverbindung mit Basel nunmehr zur Tatsache geworden. Entgegen der früheren regierungsrätlichen Meinung, diese Linie werde defizitär sein, entwickelte sie sich, wie die Straßenbahndirektion in ihrem Jubiläumsbuche vom 6. Mai 1945 selbst schreibt, zu einer wichtigen Linie. Sie hat auch das ihre zu einer unaufhaltsamen Entwicklung des Dorfes von damals knapp 3000 Personen zur heutigen stattlichen städtischen Gemeinde beigetragen.

Die Linie 7, als erste Linie Riehen—Basel, führte vom Riehemer Kirchplatz, wo, der Wagenverschiebung wegen drei Geleise angelegt werden mußten, durch weites, freies Land an der Sandgrube und dem Rosental-Gottesacker vorbei bis zur Isteinerstraße, hinter dem alten Badischen Bahnhof. Hier war die Endstation. Beim Eingang zum Landhof stand ein heimeliges altes Häuschen, in dem linkerseits «'s Mächler's Läbesmittellädeli» und auf der rechten Seite ein Tramwartelokal mit Holzofen untergebracht waren. Wollte man nun über die Wettsteinbrücke fahren, mußte man die vielen Geleise der Bahn überqueren, um auf der gegenüberliegenden Seite Tram Nr. 2 zu erreichen. Schlimm war's, wenn man sich ins Stadtinnere begeben wollte. Die Strecke von der Endstation der Riehemer Linie 7 bis zur Station der Linie 1 vor dem Bahnhof, bei der Einmündung der Clarastraße in den heutigen Riehenring, war an sich schon ziemlich weit. Mühsam und beschwerlich wurde dieser Gang aber, wenn bei geschlossenen Barrieren, was oft der Fall war, mit dem Gepäck über die hohe Passerelle geklettert werden mußte. Dies mag wohl dazu beigetragen haben, daß gepäckbeladene Riehemer bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 immer noch gerne die Wiesentalbahn benützten.

Erfreulich war, daß die Linie nach Riehen stets mit den neuesten Wagentypen versehen wurde, was auch heute noch der Fall ist, und für das Riehen der BVB-Direktion Dank schuldet. Nach Erstellung der Rosentalstraße und des Neubaues des Badischen Bahnhofes, der 1913 eingeweiht werden konnte, fuhr das Riehemer Tram durch diese neue Strecke. Es wurde mit der Linie nach dem Morgartenplatz und Allschwil gekoppelt und in der Folge auf Linie 6 umgetauft. Motorwagen Nr. 104, Modell 1905 der Sechser-Linie ist auf beigefügtem Bilde ersichtlich (Bild links).

Beim Anblick der heutigen modernsten Wagen, die zwischen Riehen und Allschwil verkehren, dürfen wir in Riehen mit der Entwicklung der Straßenbahn, die allzu lange hintertrieben und verschleppt wurde, eigentlich zufrieden sein. Dennoch verfolgen wir mit Interesse die derzeitigen neuen Kontroversen zwischen den Basler Verkehrsverbänden und den BVB betr. neue Verkehrsregelung und Entscheid ob Bahn oder Bus. Es ist nur zu hoffen, daß in der heutigen raschlebigen Zeit nicht auch, wie im letzten Jahrhundert, Jahrzehnte verstreichen, bis ein Entscheid getroffen wird.

W. S.