

Entwurf

betreffend eine

Trambahn von Basel über Neuwelt nach Liestal



Arlesheim

Buchdruckerei G. Schmidt

1909

Entwurf

betreffend eine

Trambahn von Basel
über Neuwelt nach Liestal



I. Tracé, Anlagen, Material.

Das Tracé folgt zuerst der Basler Strassenbahn und der Birseckbahn, von denen es 2, bzw. 1 Kilometer benützt, zusammen also 3 Kilometer bestehende Geleise. Die neue Linie beginnt in Neuwelt, geht östlich zur Birs, überschreitet sie oberhalb des Steges auf einer Betonbrücke, kreuzt die Strasse Münchenstein-Muttenz, erreicht sie wieder nach Durchfahren eines Einschnittes und folgt ihr bis ins Dorf Muttenz. In diesem wird sie eine genügende Strecke, welche mit den Ortsbehörden zu bestimmen sein wird, nach Norden abbiegen und dann das Dorf, nach Osten gewandt, wieder verlassen, um am Rand der Hard die Strasse nach Pratteln zu gewinnen und ihr bis zum Lachmatt-Weg zu folgen (Haltestelle für Schweizerhalle). Von da geht die Linie gerade zum Bahnhof Pratteln und, mit Biegung nach Süden, zum Dorf. Von hier folgt sie die Strasse nach Liestal bis zum Bahnübergang (Haltestelle für Augst), biegt mit der Bundesbahn nach Süden ab, folgt ihr bis zur Ueberführung der Strasse nach Frenkendorf und kreuzt sie auf einer eisernen Brücke, um sich gegen die Kantonsstrasse zu wenden und dieser 3,6 Kilometer zu folgen bis zum Exerzierplatz Liestal. In der Stadt liegt sie auf 1,6 Kilometer Länge als eigentliche Strassenbahn im Strassenkörper, sonst daneben. Die Linie muss mittelst Durchbruch durch ein Gebäude über das Tor hinaus geführt werden, weil im Stadt-Innern kein Platz für Ausweichgeleise ist und weil sie sich im Interesse von Liestal selbst bis zur Kaserne und darüber hinaus erstrecken sollte.

Vorläufiges Ende der Linie: gegenüber dem Exerzierplatz, mit Wagenremise, Werkstatt, Wohnung, Geleiseanlage etc. — Wir sagen „vorläufig“, weil die Verlängerung bis Sissach mit Bedienung der Ortschaften Lausen und namentlich des von der Schweiz. Bundesbahn nicht bedienten Ittingen nur eine Frage kurzer Zeit sein sollte.

Spurweite: 1 Meter, Vignolschienen auf eisernen Schwellen, nur in Liestal und Muttenz Rillenschienen. Elektrische Leitung an Holzmasten mit eisernen Auslegern. Grösste Steigung 30‰, kleinster Radius 50 m, in der Stadt 25 m. Baulänge 13,6, Betriebslänge 13,5 Kilometer.

Als Rollmaterial genügen 6 Motorwagen, nämlich 4 Vierachser à 100 Pf. und zwei Zweiachser für den Lokalverkehr, sofern die Basler Strassenbahnen den Betrieb übernehmen und Reservemotorwagen sowie nötige Anhänger liefern. Sonst müsste der bez. Budgetposten erhöht werden.

Es wäre leicht möglich, von Basel nach Liestal eine Trambahn zu bauen, welche 1 Kilometer kürzer wäre und dazu sich mit grösserer Fahrgeschwindigkeit, also mit kürzerer Fahrzeit betreiben liesse, um so der Hauptbahn für den Personenverkehr eine Konkurrenz zu schaffen. Damit würde man aber eine intensive Berührung der zu bedienenden Ortschaften aufgeben. Die schmal-spurige Sekundärbahn soll den Verkehr auf kürzere Distanzen mit andern Mitteln an sich ziehen: intensive Berührung der Ortschaften mit Haltestellen, bequem und nahe der Wohnstätten gelegen, und häufige anstatt schnellfahrende Kurse. Dadurch haben auch faktisch die bestehenden Vorortbahnen von Basel der Hauptbahn den Personenverkehr bereits abgewonnen und wird auch die projektierte Bahn lebensfähig werden.

II. Baukosten.

Die folgende Aufstellung beruht mit Ausnahme des Postens für Expropriationen auf verbindlichen Eingaben von seriösen Firmen:

I. Allgemeines. Vorstudien, Baupläne, Bauzinsen, Bauleitung usw.	Fr.	40,000
II. Expropriationen und Entschädigungen	„	200,000
III. Erdarbeiten, Transporte	„	104,200
IV. Stütz- und Futtermauern	„	29,100
V. Brücken und Durchlässe	„	84,600
VI. Weganlagen und Pflasterungen	„	23,200
VII. Bahnbettung. Liefern und Einbringen des Schotters	„	48,400
VIII. Oberbaulieferung. Vignolschienen und Schwellen, Rillenschienen, Spezialstücke	„	285,000
IX. Oberbauverlegung incl. Transporte auf Baustelle	„	42,000
X. Elektrischer Linienbau. Masten, Ausleger, Fahrdrabt, Speiseleitung und Schienenrückleitung	„	136,000
XI. Hochbauten. Wagenremise, Werkstatt, Wohnung	„	60,000
XII. Rollmaterial. 6 Motorwagen, 2 mit zwei Lenkachsen, 4 mit zwei Radgestellen, je mit zwei Motoren à 50 resp. 30 P.S.	„	180,000
XIII. Unvorhergesehenes und Verschiedenes 5%	„	67,500
Gesamtkosten:		<u>Fr. 1,300,000</u>

III. Stromlieferung, Betrieb.

Es wird Gleichstrom von 550 Volt Spannung in Aussicht genommen, schon wegen dem Verkehr der Wagen auf den Baslerlinien. Wie für die bestehenden Bahnen wird der Strom auch für die Liestalerlinie schon in dieser Form von den elektrischen Genossenschaften zu gleichen Bedingungen erhältlich sein, von Neuewelt bis Lachmatt wohl von der Elektra Birseck, von dort bis zum vorläufigen Terminus, östlich Liestal, von der Elektra Baselland. — Für den durchgehenden Betrieb Basel-Liestal dürften für den Anfang am Werktag 20 bis 25, am Sonntag 25 bis 30 Fahrten in jeder Richtung genügen. Hiefür kämen Vierachserwagen, bei starker Frequenz am Sonntag mit 1—3 Anhängewagen zur Verwendung. Für die Strecken, wo schon für den Anfang ein stärkerer Verkehr zu erwarten ist: Basel-Muttenz, sowie Liestal, vom Terminus bis gegen Niederschöntal, würden die nötige Zahl von Zwischenfahrten mit Zweiachsern eingeschaltet.

Die Fahrzeit wird auf der neuen Strecke 30 Minuten betragen, wenn die Geschwindigkeiten von 32½ Kilometer (incl. Halte) für offene Strecke und von 12 Kilometer für Liestal, welche wegen den gesetzlichen Vorschriften nicht überschritten werden dürfen, zu Grunde gelegt werden. Es ergeben sich so folgende Fahrzeiten von Mitte Liestal gerechnet:

Basel-Aeschenplatz	38 Minuten	Basel-Bahnüberführung	34 Minuten
Neuewelt	25 „	Münchenstein	31 „
Arlesheim	38 „	Dornach	44 „
Reinach	42 „	Aesch	50 „

Es ist selbstverständlich, dass die Trambahn, wenn sie alle Ortschaften möglichst eng berührt, bez. der Fahrgeschwindigkeit nicht mit der Hauptbahn wetteifern kann. Dafür fährt sie viel öfter, führt nahe zur Wohnstelle und erspart dadurch den Reisenden im ganzen viel mehr Zeit, als die Verlängerung der Fahrzeit ausmacht. Dazu kommt für viele Relationen eine erhebliche Verkürzung der Fahrstrecke.

IV. Tarif.

Wir nehmen das System der Taxstrecken à 10 Cts. Einfache (15 Cts. Retour-)Fahrt an, was für die Fahrt Neuewelt-Liestal 50 Cts. ergibt bei Einteilung in folgende 5 Strecken: Neuewelt—Muttenz—Schweizerhalle—Pratteln—Niederschöntal—Liestal. Es entspricht dies einem Ansatz von 3½ bis 4 Cts. per Kilometer (Länge 13,5 Kilometer). Dieser mässige Satz rechtfertigt sich durch das

meist offene und ziemlich ebene Tracé und durch die zu erwartende Verkehrsdichtigkeit.

Der hier folgende Taxanzeiger giebt sämtliche entstehenden Taxen an zwischen Basel, Liestal, Dornach, Aesch und den Zwischenstationen, wie sie sich aus Vorstehendem in Kombination mit den Tarifen der bestehenden Linien ergeben.

Basel—Aeschenplatz

10 Wölgottesacker

20 10 Ruchfeld-Neuwelt

30 20 10 Muttentz

40 30 20 10 Schweizerhalle

50 40 30 20 10 Pratteln-Augst

60 50 40 30 20 10 Füllinsdorf-Niederschönthal

70 60 50 40 30 20 10 Liestal

30 20 10 20 30 40 50 60 Münchenstein

40 30 20 30 40 50 60 70 10 Arlesheim-Dornach

30 20 10 20 30 40 50 60 20 30 Kunzenhof

40 30 20 30 40 50 60 70 30 40 10 Reinach

50 40 30 40 50 60 70 80 40 50 20 10 Aesch

Einfache Fahrt

Basel—Aeschenplatz

30 Ruchfeld-Neuwelt

45 20 Muttentz

60 30 20 Schweizerhalle

75 45 30 20 Pratteln-Augst

90 60 45 30 20 Füllinsdorf-Niederschönthal

105 75 60 45 30 20 Liestal

45 20 70 50 65 80 95 Münchenstein

60 30 50 60 75 90 105 20 Arlesheim-Dornach

45 20 40 50 65 80 95 40 50 Kunzenhof

60 30 50 60 75 90 105 50 60 20 Reinach

75 45 65 75 90 105 120 60 75 30 20 Aesch

Retour-Fahrt

Ein Vergleich mit den Taxen der Schweiz. Bundesbahn zeigt, dass diese für einfache Fahrt etwas teurer, für Retourfahrt dagegen etwas billiger sind.

Für viele Relationen ist die Fahrt über Neuwelt eine Abkürzung und dann stellt sich auch die Taxe für Retourfahrt wesentlich billiger als per S. B. B.

Billigere Fahrpreise einem Projekt zu Grunde zu legen, würde bei den heutigen Anforderungen des Personals und den Materialpreisen eine Täuschung darstellen, sie können ja doch kaum aufrecht erhalten werden. Die Trambahn kann nicht rechnen, billiger fahren zu können als die Hauptbahn, sie erhält ihre Passagiere durch den öftern Verkehr und die bequemere Bedienung nahe zum Hause.

V. Betriebsbudget.

1. Einnahmen.

Die Verhältnisse sind denen der Birseckbahn ähnlich: Parallelbetrieb zu einer Normalbahn, gleiche Bedeutung der durchfahrenen Orte, abgesehen vom grössern Hauptort Liestal, der aber dafür weiter von Basel abliegt. Muttenz-Pratteln ist Ausflugsziel wie Arlesheim-Dornach. Die Birseckbahn brachte im ungünstigen Jahr 1908 per Zugskilometer 55,4 Cts. ein. Für Basel-Liestal dürfen wir somit wohl auch 55 Cts. annehmen, umsomehr als die Kopfzahl der interessierten Bevölkerung hier viel grösser ist.

Nun die Anzahl Zugskilometer. Diese wird ungefähr wie folgt ausfallen:

Durchgehende Züge Basel-Liestal	22 Kurse \times 2 \times 14,5 Kilom. = 638 Zugskilom.
(Kantonsgrenze)	10 % Zuschlag für Sonntage 64 „
Lokale Züge Basel-Muttenz	22 Kurse \times 2 \times 4 Kilom. = 176 „
(Kantonsgrenze)	16 % Zuschlag für Sonntage 28 „
Lokale Züge in Liestal	50 Kurse \times 2 \times 3 Kilom. = 300 „
	<hr/> 1206 Zugskilom.

mal 365 Tage, macht 440,000 jährliche Zugskilometer, also

Jahreseinnahme 440,000 \times 55 Cts. = Fr. 242,000. —

2. Ausgaben.

Analog Bireckbahn 1908 . . . 440,000 \times 40 (statt 38,4) = Fr. 176,000. —

Einnahme-Ueberschuss somit Fr. 66,000. —

welcher verteilt werden mag wie folgt:

Zunahme des Erneuerungsfonds Fr. 10,000. —

Abschreibung und Einlage in den Reservefonds . . . „ 4,000. —

4 %ige Verzinsung des Anlagekapitals von 1,300,000. — „ 52,000. —

Fr. 66,000. —

Dieses Ergebnis dürfte wohl von Beginn erreicht und bald noch günstiger werden. Es muss daher schon jetzt ins Auge gefasst werden, sobald das Bedürfnis dafür sich zeigt, bezw. der Verkehr die nötige Dichtigkeit aufweist, mehr und mehr von den Lokalkursen zu durchgehenden Kursen umzugestalten.

VI. Zweck und Bedürfnis.

Es ist nicht nötig, näher auszuführen, wie sehr heute die Herstellung einer Tramverbindung, wie die projektierte, angezeigt ist, sind doch die Dörfer Muttenz und Pratteln faktisch die einzigen grösseren Ortschaften innerhalb eines Radius von 10 Kilometer, die noch nicht per Tram mit dem Zentrum Basel verbunden sind. Dass Liestal weniger eigentlichen Vorortverkehr mit Basel hat und etwas weiter abliegt, wird die Unternehmung deshalb nicht unrentabel machen, denn Liestal bildet wieder für sich ein Zentrum für die andern Ortschaften, mit welchen sich ein regerer Vorortsverkehr ausbilden wird, und dann wird Liestal durch den Verkehr in sich selbst die Rendite günstig beeinflussen.

VII. Vorteile der Linienführung über Neuwelt.

Unser Projekt führt die Verbindung Basel-Liestal über Neuwelt, während andere konkurrierende Projekte von Muttenz aus über St. Jakob und, nach den neuesten Beschlüssen der Regierung von Baselstadt, über die Grosspeterstrasse den Aeschenplatz gewinnen wollen, um, wie sie sagen, die „direkte“ Linie zu wählen. Mit diesem leeren Schlagwort wird gegen die Verbindung über Neuwelt Stimmung gemacht, weil ernsthafte Gründe gegen dieselbe schlechterdings nicht aufzutreiben sind.

Für die Vergleichung dieser beiden Tracés fällt in Betracht

a) **betr. Bahnanlage.** Der Längeunterschied vom Aeschenplatz bis Muttenz, wenn das Dorf einigermaßen richtig und in der Mitte bedient werden soll, beträgt höchstens 4—500 Meter, also $2\frac{1}{2}$ bis 3 % der Strecke Basel-Liestal. Will mehr erreicht werden, so wird Muttenz ungenügend mit der Bahn in Berührung gebracht. Eine solche Abkürzung kommt aber doch nicht wesentlich in Betracht. — Dagegen sind für die Linie über Neuwelt von den Basler Strassenbahnen und der Birseckbahn **bereits 3 Kilometer** gebaut, beinahe ganz mit Doppelgeleise, und in Betrieb. Ueber St. Jakob muss von der Münchensteinerstrasse ab die ganze Anlage frisch erstellt werden. Wenn wir nun auch die auf Neuwelt entfallenden Kosten der Birsbrücke mit ca. Fr. 35,000 in Rechnung bringen, so ergibt sich doch, dass die Anlage über Neuwelt Fr. 100 bis 150,000 weniger

Aufwand an Erstellungskosten erfordert. — Die Verhältnisse des Längenprofils ergeben sich für beide Wege ziemlich gleich: jeder hat gleiche Steigungen beim Ueberschreiten der Birs.

b) **Betr. Betrieb und Fahrplan.** Wir bemerken bez. Fahrzeit und Fahrgeschwindigkeit: Es herrscht die irrtümliche Ansicht, die Fahrt über St. Jakob ergebe eine erhebliche Zeitersparnis. Dem ist nicht so. Wenn die Abkürzung von 4—500 Meter (für Liestal $\frac{1}{40}$ der Distanz) auch erzielt werden kann, so weist dafür die Linie in der St. Jakobstrasse und der Grosspeterstrasse viel längere Strecken auf, in welchen sie nicht auf eigenem Bahnkörper, sondern in der Strasse fährt und daher **sehr langsam**, höchstens mit 12 Kilometer fahren muss, auch wenn in Projekten heute eine schnellere Fahrt angenommen wird. Die Linie über Neuwelt aber ist frei, auf eigenem Bahnkörper, wo 30 bis 40 Kilometer erlaubt werden, bis beinahe zur Münchensteinerstrassenbrücke, und kann also bis an die innere Stadt hin viel rascher gefahren werden. Die Linie über St. Jakob hat 2300 Meter Rillenschienengeleise und Strasse mit beschränkter Geschwindigkeit, diejenige über Neuwelt 1200 Meter bis zum Aeschenplatz. Dem gegenüber kommen die 4—500 Meter, welche auf offener Strecke keine ganze Minute in Anspruch nehmen, nicht in Betracht. Tatsächlich ist man also **über Neuwelt rascher auf dem Aeschenplatz als über St. Jakob.**

Wir resumieren diese Ausführung dahin, dass für den Verkehr mit Basel und dem Leimental, Allschwyl etc. bez. Fahrzeit ein Vorteil zu Gunsten der Führung über St. Jakob nicht besteht, auch die Taxen bleiben sich gleich.

Was den zu vermittelnden Verkehr betrifft, so wird noch etwa als Vorteil die bessere Eignung der Linie über St. Jakob für die in Muttenz vorhandenen Bahnarbeiter und die in der Fabrik St. Jakob beschäftigten Arbeiterinnen angeführt. Was die erstern betrifft, so können sie über Neuwelt den Wolfbahnhof gerade so gut erreichen wie auch ihre Kollegen in Birstal. Speziell die sich immer mehr ausdehnenden Materiallagerplätze in Dreispitz-Ruchfeld, werden Arbeitskräfte von Muttenz anziehen, welche nur bei Annahme unseres Tracé zu ihrem Ziel gelangen können. Bezüglich der Fabrikarbeiterinnen bezweifeln wir nach den Erfahrungen mit der viel besser bezahlten Arbeiterschaft der Maschinenfabriken daran, dass solche Arbeiterinnen überhaupt den Tram benützen werden, solange er etwas kostet. Sie gehen zu Fuss und werden höchstens bei Regenwetter zeitweilig die Wagen überschwemmen. — Uebrigens droht ja allen Bandfabriken in Basel, dass sie, wie schon manche von ihnen, durch die schwierigen Zollverhältnisse zum Verlassen des Schweizerbodens gezwungen werden.

c) **Bez. des Verkehrs mit dem Birsthal.** Während einerseits die Führung über Neuwelt, wie erwähnt, den Ortschaften der neuen Bahnlinie einen Nachteil für ihren Verkehr mit Basel nicht bringt, hat er dafür grosse Vorteile für ihren Verkehr mit dem Birsthal, und zwar nicht nur mit den nächsten Gemeinden, sondern auch mit weiter zurückliegenden, wie Laufen u.s.w. In der Tat wird die Distanz zwischen diesen Gemeinden und Münchenstein, Arlesheim, Dornach, Reinach, Aesch gegenüber St. Jakob **um 5—6 Kilometer abgekürzt**, und daraus ergeben sich bedeutende Ersparnisse an Zeit und Fahrkosten gegenüber dem Umweg über St. Jakob-Aeschenplatz. Es hat selbstverständlich niemand einen Nutzen davon, auch Basel nicht, wenn diese Reisenden über den Aeschenplatz $5\frac{1}{2}$ Kilometer weit kehren gehen müssen.

Welchen Einfluss für den Verkehr zwischen diesen Ortschaften und den der Birsthalgemeinden mit den andern Kantonsteilen überhaupt die Wahl dieser Endstrecke hat, zeigen folgende zwei Beispiele:

Von Liestal	via Neuwelt		via St. Jakob	
nach	Fahrzeit	Retourtaxe	Fahrzeit	Retourtaxe
	Minuten	Cts.	Minuten	Cts.
Neuwelt	26	75	50	1.35
Münchenstein	31	95	55	1.50
Arlesheim	38	1.05	62	1.65
Dornach	44	1.05	68	1.65
Reinach	42	1.05	62	1.65
Aesch-Pfeffingen	50	1.20	70	1.80

Von MuttENZ	via Neuwelt		via St. Jakob	
nach	Fahrzeit	Retourtaxe	Fahrzeit	Retourtaxe
	Minuten	Cts.	Minuten	Cts.
Neuwelt	6	20	30	75
Münchenstein	11	40	35	90
Arlesheim	18	50	42	1.05
Dornach	24	50	48	1.05
Reinach	22	50	42	1.05
Aesch-Pfeffingen	30	65	50	1.20

Hiebei sind für beide Wege die Umsteigzeiten in Basel oder Neuwelt nicht inbegriffen.

Von den Reisenden, welche zwischen den Dörfern verkehren müssen, werden infolgedessen bei Führung über Neuwelt **Alle** die Trambahn benützen, bei Führung über St. Jakob aber ein sehr grosser Teil die Hauptbahn.

Wir können also diese Ausführungen dahin resumieren, dass die Führung über Neuwelt, ohne irgend welche Interessen zu verletzen, für die Gemeinden von Baselland volkswirtschaftlich **wesentlich mehr leistet**, als das andere Tracé und dass sie **einem wesentlich grössern Interessenkreis dienstbar ist**.

Hiezu kommt noch ein weiteres Moment. Wenn je diese basellandschaftlichen Strassenbahnen vereinigt oder auch nur unter einen Betrieb vereint werden sollen, so ist einleuchtend, dass das viel leichter geschehen kann ohne Abhängigkeit von dem Entscheide Dritter, wenn die Linien, wie über Neuwelt, zusammenhängen, als wenn sie, wie über St. Jakob, durch die städtischen Strassenbahnen getrennt sind. Es ist so gar wahrscheinlich, dass durch letztern Umstand der Zusammenschluss und der Selbstbetrieb der basellandschaftlichen Trambahnen ganz verunmöglicht wird. Je nach Bedarf kann dann auch Fahrmaterial verwendet werden, das vielleicht in Basel wegen der nötigen freien Räume etc. nicht zirkulieren könnte. Ueberhaupt muss Baselland, als souveränes Staatswesen, das Beispiel anderer Behörden nachahmen und heute schon seine Wirtschaftspolitik so einrichten, dass die öffentlichen Betriebe der Allgemeinheit (Staat und Gemeinden) dienstbar gemacht werden können. Und gerade der eigene Betrieb der Trambahnen muss mit der Zeit für die öffentlichen Verwaltungen von grossem Nutzen werden. Die basellandschaftlichen Behörden sollten es auch vermeiden, eine Konzession zu geben, welche zwar eine Vorstadt von Basel, St. Jakob, begünstigt, dagegen den Interessen von fünf ihrer eigenen Gemeinden im Birstal mit rapid anwachsender Bevölkerung geradezu ins Gesicht schlägt.

Speziell zu Gunsten der Gemeinden MuttENZ und Münchenstein ist noch zu erwähnen, dass mit wenigen Kosten die Trambrücke über die Birs bei Neuwelt zu einer Brücke für Fuhrwerke kann ausgebaut werden. Diese kann dann auch den Steg entbehrlich machen, welcher bisher den genannten Gemeinden nicht unbedeutende Unterhaltungskosten verursacht hat und jetzt wieder neu erstellt werden sollte.
