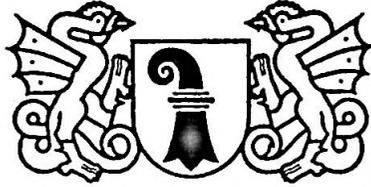


Alex Amstein  
Rudolf Pleuler  
Hansrudolf Schwabe

# Basler Tram 1895 – 1995



Basler Strassenbahnen  
Basler Verkehrsbetriebe

100 Jahre öffentlicher Nahverkehr  
in der Grenzstadt am Rhein

Ⓟ Pharos

## Die Linie nach Muttenz und Pratteln

Schon vor 1914 waren den Konzessionsbehörden von seiten der Gemeinden und durch Initiativkomitees verschiedene Gesuche für eine Tramverbindung von Basel nach Liestal und sogar weiter eingereicht worden. Da es aber keinem der Konzessionsbewerber gelang, von der Regierung des Kantons Basel-Landschaft die erforderliche Bewilligung für die Mitbenützung der Staatsstrasse zu erhalten, konnte diesen Begehren keine weitere Folge gegeben werden.

Am 27. Dezember 1913 reichte dann der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft selbst ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von der Kantonsgrenze bei St. Jakob nach Liestal, allenfalls mit einer Zweigstrecke von Muttenz nach der Neuen Welt, ein. Der Bundesrat beantragte mit seiner Botschaft vom 27. März 1914 den eidgenössischen Räten die Erteilung dieser Konzession. Die Bundesbahnlinie biete keine ausreichenden Fahrgelegenheiten für den Lokalverkehr. Von den SBB könne eine Vermehrung ihrer Lokalzüge kaum erwartet werden. Die geplante schmalspurige Bahnverbindung werde daher für die Bundesbahnen eine willkommene Entlastung des Lokalverkehrs bieten. Die eidgenössischen Räte erteilten die nachgesuchte Konzession mit Bundesbeschluss vom 4. April 1914. Der bald darauf ausbrechende Erste Weltkrieg verunmöglichte jedoch die erforderlichen Vorbereitungen für die Finanzierung und die Organisation der zu gründenden Bahngesellschaft. In einer an den Bundesrat gerichteten Eingabe vom 2. Februar 1916 stellte daher der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft das Gesuch, es möchte der Artikel 6 der Konzession im Sinne eines abschnittweisen Baues der Bahn abgeändert werden. Diesem Antrag wurde mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1916 entsprochen.

Die konstituierende Generalversammlung der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG (BUeB) fand am 21. Februar 1920 statt und die Eröffnung der einspurigen Strecke St. Jakob - Muttenz am 22.\* Januar 1921. Mit der am 20. Oktober 1922 erfolgten Eröffnung der einspurigen Verlängerung Muttenz - Pratteln wurde zur Erhöhung der Betriebssicherheit auch die Doppelspur St. Jakob - Birsfelderstrasse in Betrieb genommen. Die Verlängerung der Doppel-

spur von der Birsfelderstrasse nach Muttenz liess allerdings auf sich warten. Der doppelspurige Betrieb bis Muttenz konnte erst am 19. November 1931 aufgenommen werden. Und weitere zwanzig Jahre vergingen bis zur Inbetriebsetzung des zweiten Geleises zwischen Muttenz und Pratteln; sie erfolgte am 8. Oktober 1951. Seither wird die ganze Linie doppelspurig betrieben. Das erlaubt nicht nur die unbehinderte Führung von Einsatzkursen, sondern ermöglicht auch einen geordneten Sechsminuten-Betrieb. Kehrschlaufen bestehen seit 1921 in Muttenz und seit 1922 in Pratteln, also seit Eröffnung der Linie; sie ermöglichen ein rationelles Wenden der Züge.

Die Generalversammlung der BUeB vom 2. Juni 1937 beantragte dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, die Gesellschaft von der Verpflichtung zum Weiterbau der Strassenbahn von Pratteln nach Liestal zu entbinden. Mit dem Verfall der Konzession war die Ausführung des Teilstücks Pratteln - Liestal endgültig begraben.

Das stadtseitige Ende der Linien 12 und 14 war anfänglich der Wiesenplatz, ab 1932 die Mustermesse und nach dem 4. Dezember 1939 die Schiffflände, wo damals die noch heute bestehende Gleisschleife durch die Spiegelgasse eröffnet wurde. Am 16. Oktober 1972 wurde die Linie nach Kleinhünigen verlängert und damit zur wichtigen Durchmesserlinie im Stadtverkehr.

Die der Basellandschaftlichen Überlandbahn gehörende Strecke Birsbrücke St. Jakob - Muttenz - Pratteln entspricht heute allen Anforderungen, die an eine leistungsfähige Vorortslinie gestellt werden müssen. Die neue, zwischen den Haltestellen Schänzli und Käppeli in den Höhlebachgraben verlegte Linie konnte am 3. Februar 1951 in Betrieb genommen werden. Da diese Verlegung durch die notwendige Verbreiterung der Kantonsstrasse verursacht wurde, sind die Kosten für die rund 930 m lange Neuanlage vom Kanton Basel-Landschaft übernommen worden. Dies ermöglichte, da eine Aufhebung der Tramlinie nie zur Diskussion stehen konnte, eine grosszügige Lösung der prekär gewordenen Strassenverhältnisse.

Im Betrieb trugen die Tramkurse nach Muttenz, wie seit 1916 schon jene nach St. Jakob, die Liniennummer 12. Die Züge nach Pratteln fuhren mit dem Linienschild 14. Die Liniennummer 12 wurde aufge-

\* Gemäss „BN“ vom 23.1.21 (So) am Fr, 21.1.1921



1240 MuttENZ

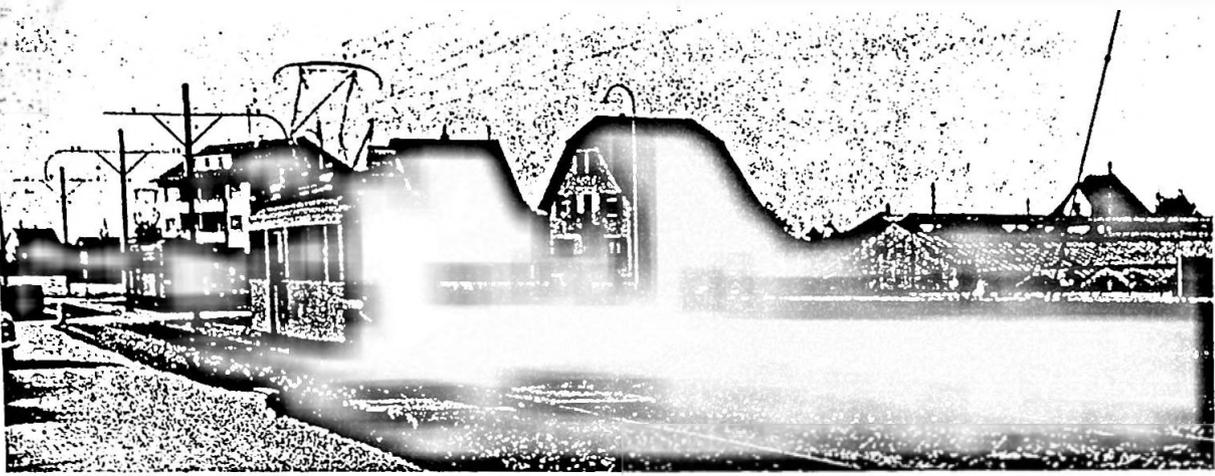
Oben: Der hier im menschenleeren MuttENZ um 1932 abgebildete, ausser dem Wagenführer ebenfalls menschenleere Motorwagen 202 war wohl nur kurze Zeit auf der Linie 12 tätig. Bis 1932 fuhren auf der Linie 12/14 die Pieper-Wagen, und ab 1933 kamen die neu abgelieferten Wagen 207-216 und 423-434 zum Einsatz. Der abgebildete Wagen 202 steht heute im Verkehrshaus Luzern.

Pk. Frobenius, Basel. Slg. AA

Unten: Mustermesse-Sonntag 29.4.1950. Trotz Regen sind im Verstärkungskurs nach MuttENZ mit dem Motorwagen 138 zwei Sommerwagen eingesetzt. Die Vorhänge bieten nur relativen Schutz. Man beachte die für die Überlandbahn nach Pratteln typischen Fahrleitungsmasten mit der abgespannten, an Trageseilen aufgehängten Fahrleitung.

Foto H. U. Würsten, Slg. P. Willen





Oben: Auch zwischen dem Freidorf und Muttenz war um 1955 noch viel unbebaute Fläche vorhanden. Auf dem Bild naht von Basel her bei der jetzigen Haltestelle «Zum Park» der Bremsversuchswagen 2060, der zuvor als Prototyp-Motorwagen Ce 2/2 72 (302) auf der Linie 11 fuhr.

Foto AA

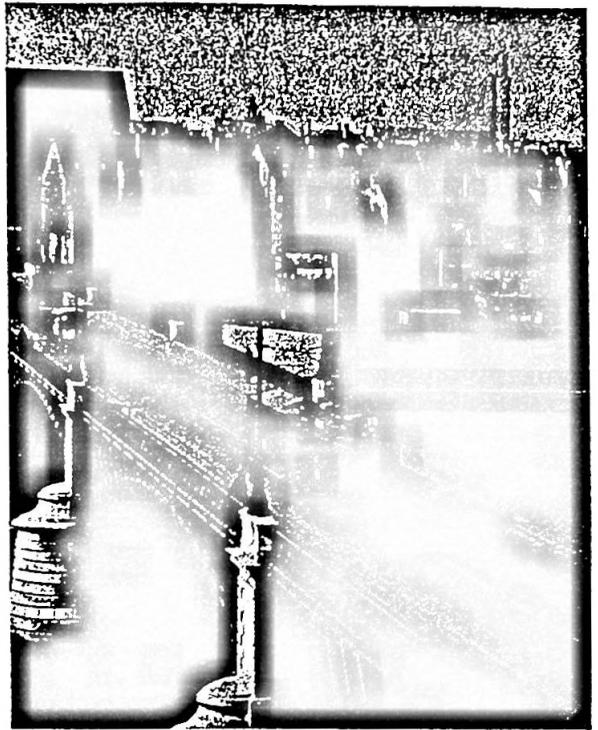
Unten: Wegen der starken Wohnbautätigkeit in Muttenz und Pratteln musste im Lauf der Jahre der ursprüngliche 12- und 24-Minuten-Betrieb der Linie 12/14 nach und nach auf das 6-Minuten-Intervall verdichtet werden. Dafür genügten die zehn Motorwagen 207–216 nicht mehr, so dass auch andere Fahrzeugtypen zum Einsatz kamen. Unsere Abbildung zeigt einen Vierzehner-Zug mit dem Motorwagen 152 und den Anhängern 1233 und 1204 um 1960 am Marktplatz.

Foto AA



hoben, als nur noch moderne Triebfahrzeuge mit Kopf-Endzielanzeigern eingesetzt wurden, die dann veränderte Ziele wie Muttenz oder Schänzli mit weisser Schrift auf rotem Grund angeben konnten.

Seit der Verlängerung der Linie 12 nach Muttenz wurden zuerst Wagen der Serie Be 2/2 137-148 mit einem oder zwei Anhängern der Reihe 332-343 auf ihr eingesetzt. Luftgebremste Züge verkehrten seit der Streckeneröffnung 1922 nach Pratteln. Später war die Linie 12/14 bis 1932 das erste Einsatzgebiet der Wagen mit Pieper-Öldruckbremse (Be 2/2 182-192 und B2 386-399). Ab 1933 wurde sie hauptsächlich durch die Motorwagen Be 2/2 207-216 und die dazu passenden Anhänger B2 423-434 (1947 umnummeriert in 1223-1234) befahren. Diese Wagenserien mit festen Quersitzen haben mit seltener Treue während nahezu vierzig Jahren das Bild dieser Doppellinie geprägt. Moderne Grossraum-Vierachser erschienen auf der Linie 12/14 ab 17. Oktober 1960 zunächst im Spätverkehr, seit dem 20. Oktober 1969 auch ganztägig. 1972 kam die zweite Serie von Düwag-Gelenkmotorwagen (Be 4/6 623-658) zur Ablieferung, so dass man ab 16. Oktober 1972 auf der Linie 14 die letzten alten Zweiachserzüge durch Düwag-Gelenkmotorwagen mit B4-Anhängern ersetzen konnte. Um auf der stark frequentierten Durchmesserlinie 14 auch Gelenkwagen in Doppeltraktion einsetzen zu können, mieteten die BVB wegen Mangels an eigenen Gelenkwagenzügen von 1984 bis 1986 einige gelbe Sechachs-Motorwagen der BLT. Diese fuhren in Doppeltraktion auf der Linie 14 von Kleinhüningen und Pratteln erstmals fahrplanmässig durch die Innerstadt. Nachdem 1986/87 weitere 26 vierachsige Motorwagen in den Dienst genommen und vor allem auf der Linie 6 eingesetzt wurden, wurden sechssachsige Düwag-Gelenkwagen frei, so dass die Linie 14 seit jener Zeit ausschliesslich mit Düwag-Gelenkzügen in Doppeltraktion bedient wird.



Oben: Bis 1932 verkehrte die Linie 12/14 durch die St. Johannis-Vorstadt und über die Johanniterbrücke zu ihrem stadtseitigen Endpunkt Wiesenplatz. Als Fahrzeuge waren, wie auf unserem Bild von ca. 1930 zu sehen ist, die Wagen mit Pieper-Bremse (Mw 182-193, Aw 386-399) eingesetzt.  
Pk. Slg. AA



Oben: 1948 führte die Prattler Linie östlich von Muttenz noch durch freies Feld. Das dritte Gleis im Hintergrund ist das zur Schleife Muttenz gehörende Abstellgleis für Anhänger der Linie 12. Foto H. U. Würsten, Slg. HS

Unten: Beim alten Zeughausstutz hat Peter Willen am 4. Juni 1962 diesen in die Stadt fahrenden Vierzehner-Zug mit dem Motorwagen 213 aufgenommen. Der Wagen 213 ist in betriebsfähigem Zustand in einem Trammuseum in Roskilde, Dänemark, untergebracht und fährt jeden Sonntag auf einer kurzen Probestrecke hin und her.

Foto P. Willen

