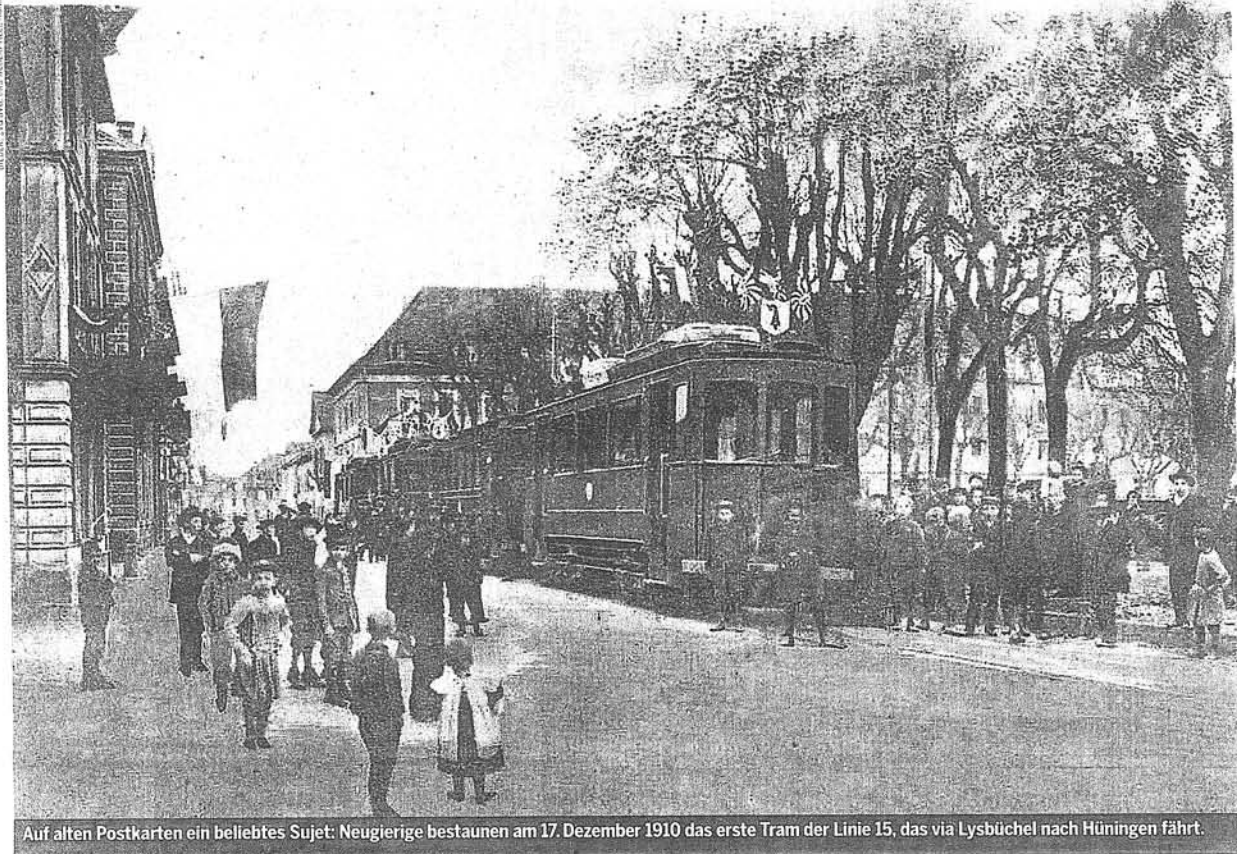


Als das Trämli noch über die Grenze fuhr

Vor 100 Jahren fuhr erstmals eine Basler Strassenbahn nach Hünigen über die Schweizer Landesgrenze

Neue Trambahnlinie



Auf alten Postkarten ein beliebtes Sujet: Neugierige bestaunen am 17. Dezember 1910 das erste Tram der Linie 15, das via Lysbüchel nach Hünigen fährt.

Die BVB sind gerade daran, nach Deutschland vorzustossen und die Tramlinie 8 nach Weil am Rhein zu verlängern. Dabei gehörten grenzüberschreitende Tramverbindungen seit den Anfangsjahren zum Grundangebot der Basler Strassenbahnen.

VON BOJAN STULA

Ein bisschen Schengen hatten die Basler schon vor 100 Jahren. Die Basler Strassenbahn der Linie 15, die da am 17. Dezember 1910 erstmals ins kaiserdeutsche Grosshünigen über die Landesgrenze rollte, interessierte die Reichszöllner kaum. «In der Regel genügte es, wenn man als Passagier Ausweispapiere auf sich trug. Vor dem Ersten Weltkrieg holten einen die Zöllner nur aus dem Wagen heraus, wenn man verdächtige Waren mit sich führte», erzählt Urs Weber,

der Haushistoriker der BVB. Aus früheren Erzählungen seiner Grosseltern weiss der 60-jährige Betriebsexperte, dass zum preussisch verwalteten «Reichsland» Elsass-Lothringen – der Siegerbeute aus dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 – praktisch offene Grenzen bestanden.

GANZ SO REIBUNGSLOS GING die Eröffnung der zweiten Auslandslinie der damaligen Basler Strassenbahn (BStB) dennoch nicht vonstatten. Zwar führte schon seit 1900 eine elektrifizierte Linie nach St-Louis, ins damalige «Sankt Ludwig», doch für die drei Kilometer lange Strecke nach Hünigen liess sich der Basler Grosse Rat bis Januar 1909 Zeit, um die nötigen Gelder zu sprechen. Auf deutscher Seite war der Instanzenweg noch komplizierter: «Er führte über den Reichsstatthalter in Strassburg bis zu

Kaiser Wilhelm II. in Berlin, der ebenfalls seinen Segen zu diesem Projekt geben musste», berichtet der Riehener

Die neue Tramverbindung nach Grosshünigen war sozusagen eine von «Kaisers Gnaden».

Elsass-Kenner Hans-jörg Renk: «Denn in der spannungsgeladenen Zeit vor dem Ersten Weltkrieg beinhaltete auch eine harmlose Tramlinie in den Augen der Militärs, auf welche der Kaiser bekanntlich gerne hörte, ein Risiko.» Die neue Verbindung war sozusagen eine von «Kaisers Gnaden».

BEIM ERÖFFNUNGSAKT AM 17. Dezember 1910 startete die mit Fahnen schmück dekorierte Bahnkomposition beim St.-Johann-Tor und fuhr via Lysbüchel, Hünigerstrasse und Landesgrenze nach Grosshünigen. Bereits eine Woche später, an Heiligabend, wurde die Linie bis zum Barfüsserplatz erweitert.

In den Folgejahren wechselten sowohl die Streckenführung wie die Liniennummern beständig. Zunächst war es der 15er, der die Passagiere ab Barfüsserplatz nach Hüningen beförderte. Dann der 6er von Allschwil aus. Dann der 16er. Ab 1916 der 9er ab Morgartenplatz. Zwischen 1932 und 1947 der 5er ab Leimgrubenweg oder Bruderholz. Danach der 7er. Und schliesslich ab Oktober 1951 das Tram mit der Nummer 25 ab der Station Hüningerstrasse. Während des Ersten Weltkriegs fuhr das «Hüninger-Trämli» nur eingeschränkt, während des Zweiten Weltkriegs überhaupt nicht mehr über die Grenze. Sechs Jahre lang sollten Panzersperren alle BVB-Auslandslinien blockieren.

DER BEDARF FÜR DIE NEUE STRECKE war um 1910 gross; zumindest auf Schweizer Seite. Nicht nur stellte Hüningen um die Jahrhundertwende einen beliebten Zielort für den Sonntagsausflug von Herrn und Frau Basler dar, in den Elsässer Fabriken arbeiteten auch zahlreiche

Modernstes Material

Die Verantwortlichen der **Basler Strassenbahnen (BStB)** wussten genau, was bei ihren Auslandsauftritten auf dem Spiel stand. Bei den auf der neuen Hüninger Linie eingesetzten Motorwagen handelte es sich um Vertreter der **Serie 101-136** mit Baujahr 1904 bis 1908, dem damals modernsten Wagenmaterial. Laut **BVB-Historiker Urs Weber** bewährte sich die Serie 101/136 dermassen gut, dass sie selbst in der Nachkriegszeit bis zur Einstellung der Linie zum hauptsächlich eingesetzten Wagentyp auf dieser Strecke gehörte. Bei den Anhängern handelte es sich in der Regel um Wagen der damaligen Serie 213-219 und später 313-319, die in den Jahren 1907 und 1908 aus einmotorigen Motorwagen der ersten und zweiten Serie von 1895 und 1897 umgebaut und mit geschlossenen Plattformen und geänderter Abfederung versehen wurden. Diese Anhänger wurden dann während des Zweiten Weltkriegs an die **Trambahn Luzern verkauft**, wo sie noch bis Ende der 1950er-Jahre verwendet wurden. Da die Hüningerstrasse auf elsässischer Seite lange ohne Strassenbeleuchtung blieb und die einspurige Strecke nachts zappenduster war, mussten für die Früh- und Spätkurse jeweils Dachreflektoren montiert werden. (BOS)

Schweizer. Dazu Historiker Hans-Jörg Renk: «Die Grenzgängerströme gingen damals in die umgekehrte Richtung.» Handkehrum liessen sich die Basler bis zum Zweiten Weltkrieg frisches Marktgemüse aus Hüningen liefern, das in einem offenen Güterwagen mit dem Frühlkurs transportiert wurde. Zu diesem Zweck war von Anfang an eine Spurverlängerung nach Village-Neuf («Neudorf») zu den dortigen Gemüsebauern eingeplant. Der Basler Grosse Rat ermächtigte sogar den Regierungsrat Anfang 1913, zu diesem Zweck Verhandlungen mit den zuständigen deutschen Behörden aufzunehmen. Als der Erste Weltkrieg

ausbrach, verschwand das Projekt jedoch auf immer in den Schubladen.

Selbst einen spektakulären Unfall verzeichnet die Chronik. Ende der 1950er-Jahre krachte auf einer Schienenkreuzung eine Dampflokomotive der Hafensbahn in einen Anhänger der Linie 25. Glücklicherweise befand sich im Anhänger nur gerade ein Kondukteur, der mit dem Schrecken und einigen Schürfwunden davonkam.

1961 war dann Schluss mit der letzten ins Elsass führenden BVB-Linie. Im Zeitalter der uneingeschränkten Automobil-Euphorie setzten die Franzosen auf Autobusse und umschifften so eine



Spektakulärer Unfall: Ende der 1950er-Jahre krachte beim Rangieren eine Dampflokomotive der Hafensbahn ins Hüninger-Trämli.



Das einspurige Gleis führte mitten durch Hüningen hindurch.

aufwändige Sanierung der 50-jährigen Tramspur. Vier Jahre zuvor war bereits die Tramlinie nach St-Louis hinein eingestellt worden. 1967 sollte das Aus für die allerletzte BVB-Auslandslinie, jene nach Lörrach, folgen. Die Hüninger spendierten ihrem Trämli zum Abschied immerhin noch ein rauschendes Volksfest. Die Schienen von damals sind längst unter Schichten von Strassenasphalt begraben.

Literatur: Basel und sein Tram. Die Geschichte der BVB. Von Stephan Appenzeller und Mike Gosteli. Basel 1995.