

Als der Sechser noch ein Siebener war

-J- Am Sonntag, 7. August, ist es 75 Jahre her, seit die Tramlinie (damals noch Nr. 7) nach Riehen eröffnet worden ist. Die im Jahre 1908 verwirklichte Tramverbindung kam relativ spät, wurden andere Vorortgemeinden doch schon viel früher mit der Stadt verbunden: Birsfelden 1897, Münchenstein 1902, Allschwil 1905. Am eigentlichen Jubiläumstag, am

nächsten Sonntag, gibt es keine Feier. Die BVB und der Rieheger Gemeinderat sind übereingekommen, das eigentliche Jubiläum wegen der zur Zeit herrschenden Ferien und wegen der am zweiten September-Wochenende bevorstehenden Eröffnungsfeierlichkeiten für das Haus der Vereine zu verschieben und das Jubiläumfest erst im Herbst durchzuführen.

Isteinerstrasse in der Riehenstrasse (etwa dort, wo heute das Muba-Parkhaus steht) bis zum Schorenweg (heute Im Surinam/Haltestelle Hirzbrunnen) wurde nur als Provisorium gebaut, da sie mit dem Bau des neuen Badischen Bahnhofs wieder abgebrochen werden musste. Die Gleise vom Schorenweg bis zur Kirche in Riehen lagen von Anfang an auf einem eigenen Bahnkörper. Diese Planung erwies sich in der Folge als sehr weitblickend.

Von der Zweiglinie zur Durchmesserlinie

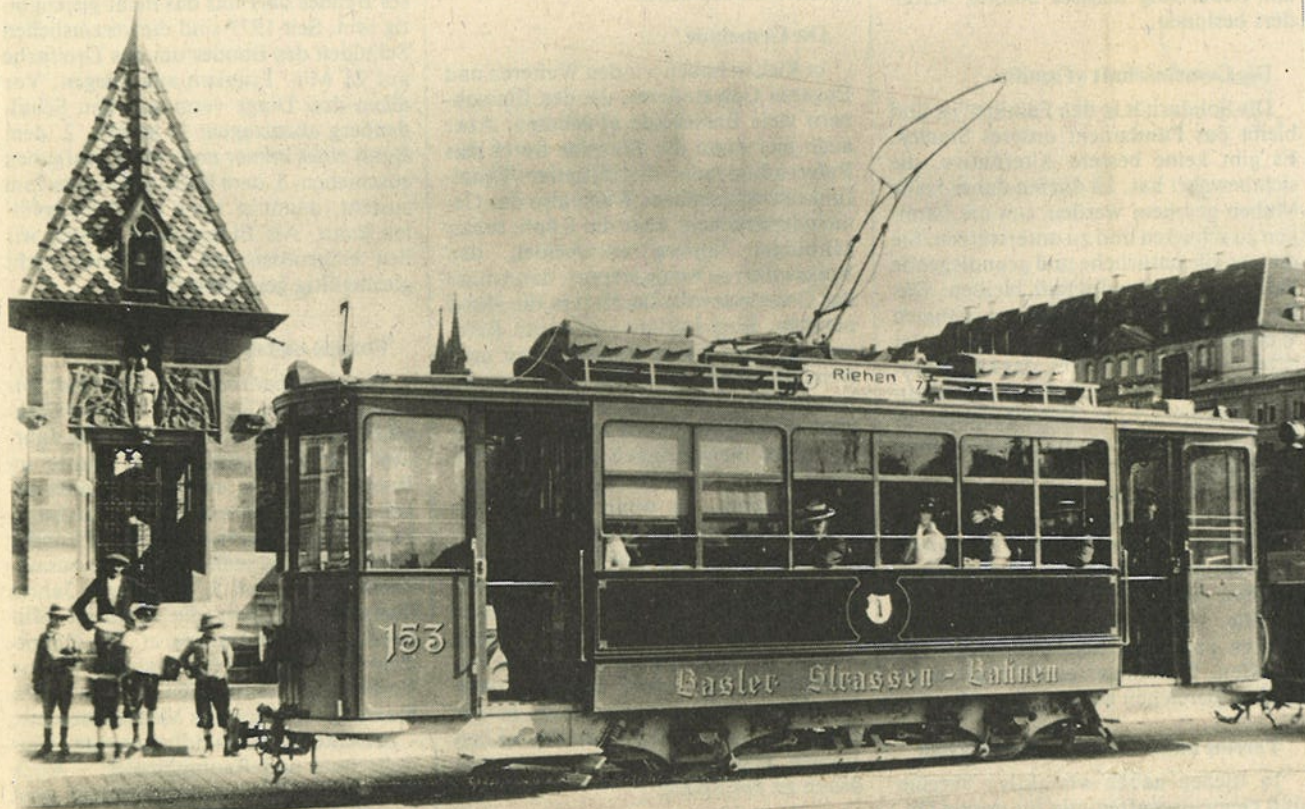
Vom 13. März 1911 an konnte die Unterführung unter dem neuen Badischen Bahnhof befahren werden, und ab 14. September 1913 wurde die definitive, noch heute benützte Route durch die Rosentalstrasse zur Mustermesse erstmals befahren. Gleichzeitig damit wurde das Tram von Riehen weiter in die Stadt bis zum Morgartenring geführt.

Verlängerung nach der Grenze und nach Lörrach

Nachdem die Baselstrasse und die Lörracherstrasse verbreitert worden waren, konnte am 1. Dezember 1914 die Strecke bis Riehen-Grenze eröffnet werden. Am 16. November 1919 wurde dann die Eröffnung der Verlängerung von der Landesgrenze Riehen bis Lörrach (Bahnhof) vorgenommen. Bis zum Jahre 1926 wurde dieser Streckenabschnitt mit Pendelwagen bedient. Der durchgehende Betrieb zwischen Morgartenring und Lörrach wurde erst 1926 eingeführt. Er musste noch vor Beginn des zweiten Weltkrieges wieder einem Pendelbetrieb weichen. Dieser wurde am 1. September 1939 jedoch aufgegeben. Nach dem Krieg bestand dann vom 1. Juni 1947 bis zum 31. August 1967 nochmals ein Verkehr mit Pendelwagen. Dann wurde der Trambetrieb durch einen privaten Autobusbetrieb ersetzt, der aber bis heute noch die Liniennummer 6 trägt.

Vom Siebener zum Sechser

Beim Jubiläum des Trams nach Riehen darf man nicht von einem Jubiläum «75 Jahre Linie 6» sprechen, denn am Anfang fuhr der Siebener nach Riehen. Von der Eröffnung an im Jahre 1908 bis zur Inbetriebnahme der Strecke Riehen-Kirche - Riehen-Grenze trugen die Wagen das Kopfschild mit der Nummer 7. Erst vom 1. Dezember 1914 an, dem Tag der Verlängerung der Linie bis Riehen-Grenze hatten die Rieheger Trams die Liniennummer 6. Der Siebener verschwand aber auch dann nicht vollkommen von der Rieheger Strecke. Einsatzkurse mit der Nummer 7 verkehrten an Sonntagen zwischen Birsfelden und Riehen, und ein während vielen Jahren an Werktagen über die Mittagszeit geführter Einsatzkurs Morgartenring-Bahnhof SBB-Wettsteinbrücke-Riehen hatte ebenfalls die Nummer 7. Mit der Inbetriebnahme der Linie nach Binningen am 1. September 1934 bekamen dann die dorthin fahrenden Tramzüge die Nummer 7.



Tramzug der Linie 7 mit damals neuem, aus dem Jahre 1913 stammendem Rollmaterial auf der Mittleren Rheinbrücke.

Rudolf Pleuler, einer der am besten dokumentierten Tramhistoriker Basels, hat die Entstehungsgeschichte des Trams nach Riehen untersucht, und seinen Unterlagen entnehmen wir einige Einzelheiten. Eine ausführliche Schilderung der Geschichte der Tramverbindung nach Riehen erfolgt dann anlässlich des Jubiläumfestes.

Mit dem öffentlichen Verkehrsmittel war Riehen zwar schon recht früh verbunden, denn die Gemeinde wurde bereits 1862 an die Wiesentalbahn ange-

schlossen. Die Rieheger müssen von diesem Verkehrsmittel ausgiebig Gebrauch gemacht haben, denn unter den 410 badischen Stationen nahm Riehen im Jahre 1905 den sechsten Rang ein.

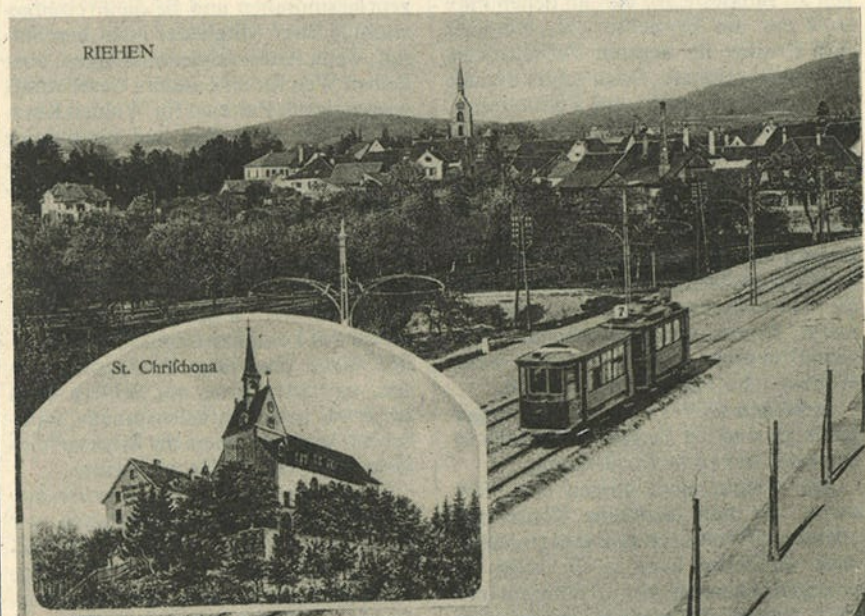
Ruf nach Tramverbindung

Als geplant wurde, den Badischen Bahnhof von der Mustermesse zu seinem heutigen Standort an die Schwarzwaldallee zu verlegen, wurde für die Rieheger der Weg in die Stadt natürlich weiter. Die Baupläne mit dem neuen Badischen

Bahnhof waren der Grund für den relativ späten Anschluss von Riehen an das Tramnetz, denn die Behörden glaubten, dass vor der Erstellung des Bahnhofs ein Bau der Tramlinie nicht möglich sei. Schon 1899 und 1904 wurden Vorstösse unternommen. Der Bau des neuen Badischen Bahnhofs verzögerte sich aber, und so beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat, im Jahre 1905, die Ausführung der Linie nach Riehen. Gleichzeitig sollte die Riehenstrasse korrigiert werden. Da sich die dafür notwendigen Landerwerbungen sehr in die Länge zogen, konnte mit dem Bau der Linie erst im Jahre 1907 begonnen werden.

Provisorisches Teilstück in der Stadt

Die Linie zweigte bei der seinerzeitigen Haltestelle Riehenanlage, an der Kreuzung Riehenstrasse/Riehenring, von der bestehenden Linie 2 ab und querte auf dem Niveauübergang der Riehenstrasse die auf dem Areal der heutigen Mustermesse gelegenen Gleise des damaligen Badischen Bahnhofs. Diese Geleiskreuzung durfte nur für Leerfahrten von und nach dem Depot benützt werden. Die Haltestelle befand sich jenseits des Bahnhofs Richtung Riehen gelegen. Dann folgte die Linie der Riehenstrasse und Äusseren Baselstrasse bis zur Kirche in Riehen (heute Haltestelle Riehen-Dorf). Die Strecke von der



Ansichtskarte von Riehen: Im Mittelpunkt ein Tramzug der Linie 7 auf der Höhe der Rebenstrasse. Rechts am Strassenrand die damals neu gepflanzte Eichenallee an der Äusseren Baselstrasse. (Sammlung J. Wenk-Madoery).