

Der Einmannwagen in Basel

Seit zirka zwei Monaten kursiert der Motorwagen Nr. 145 mit einmänniger Bedienung auf der Bruderholzlinie. Alle Einwendungen, die von Seiten des Personals gemacht wurden bei der Verwaltung, fanden kein Gehör. Obwohl auch die Notwendigkeit für diese Einführung gar nicht vorhanden bei dem besonders günstigen Rechnungsabschluss des letzten Jahres, musste dies einfach durchgezwingt werden. Es scheint, dass man am gegebenen Ort noch nicht eingesehen hat, auf das Publikum mehr Rücksicht nehmen zu müssen als bis anhin. Mit solchen Mitteln hilft man mit, die Kritik in der Tagespresse zu fördern, zum Leidwesen des Personals und das Unangenehme des Dienstes zu vermehren. Wie sich das Publikum zum Einmannwagen stellt und darüber urteilt, geht aus folgendem Artikel hervor, den wir der „National-Zeitung“ entnehmen:

Missstände auf der Bruderholz-Tramlinie.

Sind Neuerungen Fortschritte? Nicht immer, nein, insbesondere nicht, wenn es sich etwa um die Einführung des sogen. „Einmann-Wagens“ auf der Bruderholzlinie handelt. Dies können die Fahrgäste auf dieser Linie täglich beobachten. Ein Beispiel möge hier diese Umstände „würdigen“, die wir auf dieser Linie haben. Vergangenen Samstagabend war es, als der Kurs ab Endstation um 7.36 Uhr die Anwohner des Bruderholzquartiers und des äusseren Gundeldingerquartiers in die Stadt, ins Theater oder auf den Ball bringen sollte. Dieser Kurs soll um 7.56 am Barfüsserplatz sein, so dass noch genügend Zeit vorhanden ist, pünktlich im Theater zu sein. Da nun aber an allen Haltestellen viel Fahrgäste aufstiegen, war es dem „Einen Mann“ vollständig unmöglich, seine Fahrzeit einzuhalten und so hatte der Kurs eine Verspätung von fünf Minuten. Dass die Fahrgäste zu spät ins Theater kamen, ist begreiflich. So was muss sich aber der Fahrgast ruhig gefallen lassen, denn Reklamationen bei der Direktion der Strassenbahnverwaltung werden ungeachtet beiseite gelegt. Es ist zu bemerken, dass der Wagenführer diesen Kurs auf dem Hinwege zum Bruderholz führt, jedoch dort oben seinen Feierabend beginnt und dann als Fahrgast zusehen kann, wie sein Billetteur, der sehr schwer den Wagen führen kann, weil er ohne eigentliche Fahrprüfung dem Wagen übernehmen muss, dem Andrang allein nicht gewachsen ist.

Und dies müssen sich die Leute gefallen lassen, die monatlich ihre Abonnements (zum voraus) bezahlen, ganz abgesehen von der Sicherheit, die bei nassem Wetter infolge schlechter Schienenverhältnisse oft sehr gering ist. Es ist auch in diesen Kursen eine sehr schlechte Ventilation, indem die Raucher zuerst mit ihren Stumpen usw. durch den Wagenabteil auf den hinteren Perron wandern dürfen (widerspricht zwar sehr den im Wagen publizierten Vorschriften) und dann auch bei Winterzeit kein Fenster offen ist oder geöffnet werden darf.

Wer nun alle diese Zustände erdulden, sich schütteln und rütteln, sich treten lassen muss, schlechte Luft atmen muss und zudem zu spät zum Theater oder Konzert kommt, der hat nun endlich von dem „versuchsweisen Einmann-Kurs“ vollständig genug. Das äussere Gundeldingen und das Bruderholzplateau ist ständig im Wachsen begriffen; solche Kurse können auf keinen Fall bei Zeiten durchgeführt werden, wie dies bis anhin der Fall war. Denn letzten Endes ist der Train für die Fahrgäste da.

Dies trifft in der Hauptsache auf die Kurse morgens um 7.36 Uhr und abends um 6.24 Uhr und um 7.12 Uhr ab Barfüsserplatz zu. Möge die Direktion der Basler Strassenbahnen sich von den Tatsachen selbst überzeugen und diese misslichen Zustände beheben, bevor die dadurch Betroffenen andere Schritte finden, um diesem „Sparsystem“, das zu ungegebener Zeit in Funktion tritt, ein Ende zu machen.

Letzten Endes ist dies aber gar kein Sparen, indem der betreffende Wagenführer trotzdem jedoch im Depot seinen Dienst verrichtet und an Depotarbeitern deswegen nicht eingespart werden kann.

PESA.

Der öffentliche Dienst, 4.3.1927.