

Prospekt

für das

Teilstück Basel = Muttensz

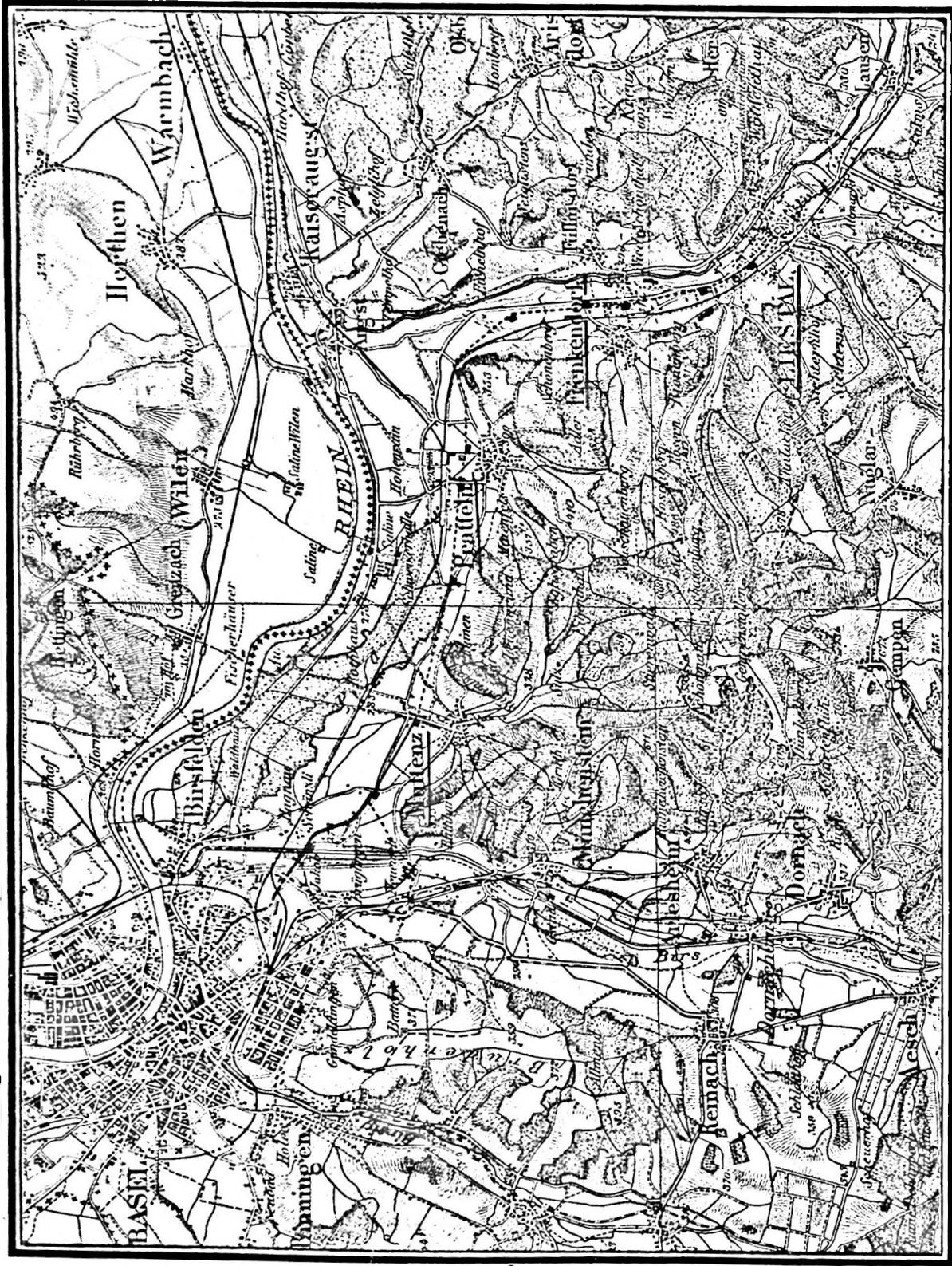
der

Ueberlandbahn Basel (Kantons=
grenze bei St. Jakob) =
Liestal



Basellandschaftliche Ueberlandbahn

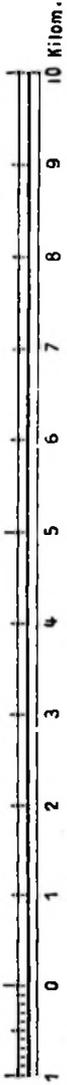
Beilage zum Prospekt für die Teilstrecke Basel-Kantonsgrenze bis Muttenz.



Druck Lüdin & Co., Liestal.

Maßstab

Mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie
vom 10. November 1919.



Prospekt

für das

Teilstück Basel-Muttenz

der Ueberlandbahn Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob)-Liestal.

I.

Mehr als ein Jahrzehnt schon steht das Projekt der elektrischen Schmalspurbahn Basel-Liestal als Stammlinie eines basellandschaftlichen Kleinbahnnetzes in der öffentlichen Diskussion, ohne daß es bis heute zur Ausführung gelangt wäre. Der Grund der Verzögerung liegt in der Hauptsache darin, daß das Projekt bezüglich der Tracéführung auf sehr verschiedene Auffassungen stieß. Zwei Aktionskomitees — das St. Jakob-Komitee und das Neue Welt-Komitee — stritten sich lange darüber, ob die zukünftige Bahn von Basel über St. Jakob oder Neue Welt geführt werden soll. Dazu kamen dann noch Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf die Führung der Linie im Dorfe Muttenz.

Eine weitere Lähmung der Vorarbeiten für dieses Bahnunternehmen bildet sodann der Krieg und die etwas langwierigen Verhandlungen in den Gemeinden und in den Behörden, namentlich auch wegen der vielfach sich widerstreitenden Privatinteressen.

Bald nach Eintritt des Waffenstillstandes beschäftigte sich der Landrat von Baselland, vor welcher Behörde die Angelegenheit schon seit längerer Zeit gelegen hatte, wieder intensiv mit der Frage der Ueberlandbahn und beauftragte den Regierungsrat, ein Aktionskomitee zu bestellen, das die Aufgabe hat, den Finanzierungsausweis zu erbringen und die Vorarbeiten für die Gründung einer Aktiengesellschaft zu treffen.

II.

Das Aktionskomitee wurde zusammengesetzt wie folgt:

Als Vertreter des Staates:

Finanzdirektor Dr. Tanner,
Baudirektor Brodbeck,
Ständerat G. Schneider, Reigoldswil,
Landrat Dr. A. Veit-Gysin,
Landrat A. Gisiger, Neuwelt.

Als Vertreter von Muttenz:

Johann Brüderlin-Basler, Präsident,
Jakob Eglin-Kübler Gemeinderat,
Rudolf Rüdlin-Melliger, Landrat,
Th. Gisin, Lehrer.

Als Vertreter von Pratteln:

Arnold Meyer, Landrat,
M. Vogel-Reußer, V. S. K.-Angestellter.

Als Vertreter von Frenkendorf:

Fritz Häring-Dill, Landrat.

Als Vertreter von Füllinsdorf:

Adolf Lenzin, Landrat.

Als Vertreter von Liestal:

Dr. O. Stutz, Gemeindepräsident,
Dr. Karl Weber, Landrat.

Als Sekretär wurde vom Regierungsrat gewählt:

Dr. jur. Albert Wirth, Liestal.

Im folgenden gestattet sich das Aktions-Komitee, seine Ansicht über das Bahnprojekt darzulegen und damit zugleich die Bitte um Subskription am Aktien- oder Obligationen-Kapital zu verbinden.

A. Das Projekt der Ueberlandbahn Basel-Kantonsgrenze-Liestal.

Wenn wir das Birsigtal und das Birseck in Hinsicht auf ihre Verbindung mit dem großen Wirtschaftszentrum von Basel-Stadt mit der Verbindung in der Richtung Basel-Muttenz mit dem Ergolztale vergleichen, so fällt auf, daß das Birseck und das Birsigtal einen intensiveren Personenverkehr mit der Stadt Basel unterhalten, als das Ergolztal. Auch hat der Grundstück-Verkehr und die Neuansiedlung in jenen Tälern einen grössern Umfang angenommen, als in den an der Hauensteinlinie gelegenen Ortschaften.

Der Grund hiezu liegt in der bequemern und schnellern Bahnverbindung jener Täler mit Basel. Die elektrischen Bahnen Basel-Allschwil, Basel-Ettingen, Basel-Aesch, Basel-Arlesheim sind die Förderer dieses größern Verkehrs.

Die Bundesbahnen auf der Linie Basel-Sissach können den Lokal-Verkehr nicht in der Weise fördern, wie es wünschbar wäre. In der Zeit der Einschränkung des mit Kohlen betriebenen Zugsverkehrs hat sich dieser Mangel noch viel mehr fühlbar gemacht. Die Täler im Neubaselbiet hatten fortwährend ihren normalen Zugsverkehr mit der Stadt Basel. Die Bevölkerung Basels strömte an solchen Tagen in Scharen in diesen Kantonsteil. Die Rechnungsabschlüsse der Birsigtalbahn, der Trambahn Basel-Aesch und der Birseckbahn weisen denn auch während des Krieges ganz schöne Resultate auf.

Die Dörfer Muttenz, Pratteln und Füllinsdorf sind ordentlich weit von den Bundesbahnstationen entfernt, sodaß der Wunsch nach einer diesem Mangel abhelfenden Bahnverbindung begreiflich ist.

Die Einwendung, eine zweite Verbindung neben den Bundesbahnen sei nicht notwendig, ist nicht stichhaltig. Das Birseck hatte bereits auch schon eine Normalbahnverbindung, deswegen wurden doch längs ihren Schienen noch zwei Trambahnen erstellt, die sich eines sehr guten Zuspruchs erfreuen.

Das Tracé der Linie Basel-Liestal wird so geführt, daß nicht daran zu zweifeln ist, daß die elektrische Schmalspurbahn wegen ihrer raschern und bequemern Verbindung einen großen Teil des Personenverkehrs der Strecke Basel-Liestal an sich ziehen wird. Die Verhältnisse im Neubaselbiet, ferner bei andern Wirtschaftszentren wie Zürich, Luzern, Bern, Lausanne erbringen diesen Beweis.

Die projektierte Linie ist als erstes Teilstück eines künftigen kantonalen Kleinbahnnetzes gedacht. Um die Realisierung eines Kleinbahnnetzes zu ermöglichen, ist vom Volke im Jahre 1908 das Gesetz betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen angenommen worden.

Die Fortsetzung dieser Stammlinie führt von Liestal nach Reigoldswil, Langenbruck, Sissach-Eptingen-Läufelfingen, Rothenfluh. Vorläufig liegt allerdings nur das Projekt der Stammlinie in näherer Diskussion.

Das Tracé der Ueberlandbahn Basel-Liestal beginnt an der Kantonsgrenze bei St. Jakob. Aus dem Zentrum der Stadt Basel bis nach St. Jakob führt bereits eine doppelspurige Tramlinie, die so gebaut worden ist, daß eine Benützung derselben durch die Ueberlandbahn möglich ist. Im bezüglichen Ratschlag der Regierung des Kantons Baselstadt an den Großen Rat ist diese Weiterführung auch bereits erwähnt und auf sie Rücksicht genommen worden.

Nach Ueberbrückung der Birs durchschneidet die Bahn in ziemlich gerader Strecke das Gelände, kreuzt die Hauptstrasse in Muttenz; die Fortsetzung nach Pratteln erfolgt in beinahe gerader Linie. Das Tracé erreicht die Verbindungsstrasse zwischen Dorf und Station S. B. B. zirka 150 m südlich der Station und gewinnt mit leichter Steigung das Buholz, wo die Geleise der Bundesbahnlinie überbrückt werden. Nach dem Hülftengraben gelangt die Bahn an die Landstrasse Pratteln-Liestal, welcher sie auf eigenem Bahnkörper bis unmittelbar vor Liestal folgt. Als Endstation wäre die Gegend des Exerzierplatzes in Aussicht genommen.

Vorgesehen ist sodann, daß die Linie Basel-Muttenz mit der Birseckbahn verbunden wird und zwar von der Station Neue Welt der letzteren Bahn aus.

Die Länge der Stammlinie Basel-Kantonsgrenze-Liestal beträgt 13,3 km Spurweite: 1 m. Höchste Steigung: 48‰. Zwischenstationen 16. Betriebsart: elektrisch. Gleichstrom von 600—1000 Volt. Kontaktleitung in Holzmasten und Rückleitung durch die Schienen. Energie: Bezug voraussichtlich von der Elektra Baselland in Liestal.

Tram oder Ueberlandbahn?

Für die ganze Stammlinie kann nach Ansicht aller Sachverständigen nur der Ueberlandbahnbetrieb in Betracht fallen, d. h. ein von der Straße möglichst freier und unabhängiger Bahnkörper und eine Linienführung, die bezüglich der Radienverhältnisse die grösste gesetzlich zulässige Fahrgeschwindigkeit aufweist (40—45 km) und eine möglichst kurze Reisedauer gewährleistet. Nur eine solche Linie ist in der Lage, dem Verkehr von Basel nach Liestal so zu dienen, wie er zwischen den Hauptzentren beider Kantone gewünscht wird, zugleich aber auch Aussicht hat, neben den Bundesbahnen bestehen zu können.

Die Wahl von Ueberlandbahnbau- und Betrieb schliesst natürlich nicht aus, daß derselbe, da wo es nötig ist, in einen Trambetrieb übergehen, bzw. als ein solcher durchgeführt werden kann, nicht dagegen umgekehrt. Für die Strecke Basel-Muttenz, die nun zunächst gebaut werden soll, soll tatsächlich auch der Trambetrieb eingeführt werden.

Konzessionen.

Die Bundesversammlung hat mit Bundesbeschluß vom 4. April 1914 dem Kanton Basellandschaft zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt erteilt.

Die inzwischen eingetretenen kriegerischen Ereignisse haben es jedoch der Regierung des Kantons Basellandschaft nicht erlaubt, die erforderlichen Vorbereitungen für die Finanzierung und die Organisation des Unternehmens zu treffen, weshalb diese Behörde unterm 2. Februar 1916 das Gesuch an den Bundesrat stellte, es möchte die Konzession im Sinne der Einführung des sektionsweisen Baues der Bahn abgeändert werden und zwar in der Weise, daß vorerst nur die Erstellung der Strecke Kantonsgrenze-Muttenz in die Wege geleitet werden müsse, damit dem dringenden Bedürfnisse, der Gemeinde Muttenz eine Tramverbindung mit der Stadt Basel zu verschaffen, entsprochen werden könne.

Die Bundesversammlung entsprach diesem Gesuch. Der bezügliche Bundesbeschluß vom 22. Juni 1916 lautet folgendermaßen:

„Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen nämlich:

- I. Kantonsgrenze bei St. Jakob-Muttenz.
- II. Muttenz-Liestal und allenfalls Muttenz-Neuwelt“.

B. Die Teilstrecke Basel (Kantonsgrenze)-Muttenz.

1. Allgemeines.

Mit Ausnahme von Muttenz haben alle schweizerischen Vorortsgemeinden von Baselstadt elektrische Tram oder Bahnverbindung; so führen z. B. täglich

zwischen Basel und Binningen	35	Hinfahrten	und	36	Herfahrten
„ „ „ Münchenstein	84	„	„	87	„

Von den ausländischen Vorortsgemeinden besitzen St. Louis, Hünigen Tramverbindung mit der Stadt. Die Linie Riehen-Lörrach ist im Bau begriffen.

Alle diese Linien erfreuen sich eines großen Personen-Verkehrs; es darf schon mit diesem Hinweis auf andere Gemeinden angenommen werden, daß der Verkehr auf der Linie Basel-Muttenz ebenfalls ein großer sein wird.

Muttenz zählte an der letzten Volkszählung eine Wohnbevölkerung von 2703 Seelen. Dazu kommt noch, daß mehrere Fabriken sich im Banne Muttenz angesiedelt haben, deren Arbeiter und Angestellte zum Teil in der Stadt Basel wohnen. Der Rangierbahnhof, der in Muttenz gebaut wird, wird auch dazu beitragen, den Personenverkehr auf der Tramlinie in großem Maße zu fördern, ferner das in der Entstehung begriffene Freidorf oberhalb des „Schänzli“.

Das Dorf Muttenz mit seinen prächtigen Waldungen und gut renommierten Gasthöfen ist bereits schon ein Anziehungspunkt für Basels Bevölkerung. Wenn ein ununterbrochener Tramverkehr vorhanden ist, wird der Zug aus der Stadt nach Muttenz noch größer werden, als er jetzt schon ist.

Zwischen dem Dorf Muttenz und der Birs liegt ein großes ebenes Gelände, das sich vorzüglich für Wohnbauten eignet. Es ist auch gar nicht daran zu zweifeln, daß dort die Bautätigkeit einsetzen wird, sobald die Tramverbindung mit der Stadt hergestellt ist.

Der Unterbau soll von
werden. Dagegen soll vorläufig
erstellt werden.

Die Art des Betriebs
bereits bestehenden Gesellsch.
verpachtet werden. Der ver-
geschultes Personal erforde-
wird erst auftauchen, wer
entschieden wird.

Bezüglich der Tax
zu halten.

Bei den heutige
Lohn- und Materialpre

Herr Ingenieur
der im Bau von elektr
voranschlag für die S

I. Allgemeine K

- a) Organisati
- b) Verzinsw

II. Bahnanlag

- a) Erwe
- Gem
- b) Unte
- c) Obe
- d) Hor
- e) Eir
- f) Te

Ein
Betrag vor

beim B:
in der

2. Tracé und Betrieb.

Anfang an für die Doppelspur der Ueberlandbahn ausgebaut
g nur eine einspurige Geleiseanlage mit einem Ausweichgeleise

wird vorläufig Tramverkehr sein und zwar soll derselbe einer
schaft, sei es den Basler Straßenbahnen oder der Birseckbahn
llständige Eigenbetrieb, der eigenes Wagenmaterial und eigenes
rt, käme verhältnismäßig zu teuer. Die Frage des Eigenbetriebs
m über die Weiterführung der Linie nach Pratteln und Liestal

en wird sich die Bahn bestreben, die Taxen so niedrig wie möglich

3. Baukosten.

n Verhältnissen ist es schwierig, eine genaue Berechnung aufzustellen.
ise ändern von einem Tag auf den andern.

r Braun, Abteilungschef der bernischen Eisenbahndirektion in Bern,
ischen Bahnen Erfahrung hat, hat uns folgenden approximativen Kosten-
strecke St. Jakob-Muttentz aufgestellt.

Bahnlänge	2803 m
Geleiselänge	3825 m

Kosten.

on und Verwaltungskosten ca. 3% des Anlage-Kapitals	Fr. 20,000.—
ig des Bau-Kapitals (Oblig. Zinse)	„ 11,000.—

e und feste Einrichtungen.

rb von Grund und Rechten incl. Vermarkung lt. Angabe des einderates von Muttentz	„ 170,000.—
erbau	„ 196,000.—
erbau	„ 205,000.—
chbau	„ 20,000.—
richtung für elektrische Zugförderung	„ 60,000.—
lephon, Signale und Sicherungsanlage	„ 5,000.—
Totale Bausumme	Fr. 687,000.—

e durch die Basler Straßenbahnen vorgenommene Berechnung kommt auf den
1 Fr. 828,000.—; rechnen wir also rund Fr. 840,000.— Baukosten.

4. Finanzierung.

Gemäß § 6 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden
au von Eisenbahnen sind Fr. 240,000 in Obligationen, der große Rest von Fr. 600,000.—
Form von Aktien aufzubringen.

Vom Aktienkapital hätten zu übernehmen		
der Kanton Baselland = 20% der Bausumme	=	Fr. 168,000.—
die Gemeinden = 20% " "		
davon Liestal	Fr.	25,000.—
Pratteln	"	20,000.—
die Gemeinde Muttenz	<u>"</u>	<u>123,000.—</u>
der öffentlichen Subskription werden unterstellt		
Aktien	"	264,000.—
Obligationen	"	240,000.—
	Im Ganzen	<u>Fr. 840,000.—</u>

Das Aktienkapital würde sich zusammensetzen aus:

Prioritätsaktien		
des Staates	Fr.	84,000.—
der Gemeinden	"	84,000.—
der freien Subskription	<u>"</u>	<u>232,000.—</u>
		Fr. 400,000.—
Stammaktien		
des Staates	Fr.	84,000.—
der Gemeinden	"	84,000.—
der freien Subskription	<u>"</u>	<u>32,000.—</u>
		" 200,000.—
	Total Aktienkapital	<u>Fr. 600,000.—</u>

5. Rendite.

Bezüglich der Rendite des Unternehmens ist es höchst schwierig, in der heutigen Zeit bestimmte Angaben zu machen. Das Aktionskomitee hofft, daß eine bescheidene Verzinsung des Prioritätsaktienkapitals möglich sein dürfte. Es hängt dies insbesondere von dem abzuschließenden Betriebsvertrag mit einer bestehenden Bahngesellschaft ab.

Im Anschluß an diese Zusammenstellung lassen wir noch den Entwurf der Statuten der zu gründenden Bahnaktiengesellschaft folgen.

Wir hoffen, die öffentliche Subskription werde einen solchen Erfolg haben, daß das Bauunternehmen gesichert ist, damit Muttenz zu seiner langersehten Tramverbindung kommt und damit das erste Teilstück der Stammlinie des Basellandschaftlichen Kleinbahnnetzes erstellt werden kann.



6. Emission des Aktienkapitals.

Das gemäss obiger Aufstellung der freien Subskription verbleibende Aktienkapital von Fr. 232,000.— Prioritätsaktien und Fr. 32,000.— Stammaktien wird hiemit zu folgenden Bedingungen öffentlich aufgelegt:

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 200.— für jede Aktie von nominal Fr. 200.— lautend auf den Inhaber.
2. Der Bezugspreis von Fr. 200.— ist wie folgt einzuzahlen: 20% = Fr. 40.— bis 15. Januar 1920.

Für den Rest sind ebenfalls Teilzahlungen vorgesehen. Der Verwaltungsrat der Ueberlandbbahngesellschaft bestimmt die weiteren Zahlungsfristen. Die Aufforderung für die weitem Einzahlungen erfolgt jeweilen in den Publikationsorganen der Gesellschaft.

3. Die Auflage beginnt am 1. Dezember 1919 und dauert bis 31. Dezember 1919.
4. Als Zeichnungstellen sind bestimmt:

- a) **Basellandschaftliche Hypothekenbank** in Liestal und ihre Filialen in Basel und Gelterkinden;
- b) **Basellandschaftliche Kantonalbank** in Liestal; ihre Filialen in Arlesheim, Binningen, Gelterkinden, Sissach, Waldenburg und ihre Agenturen in Birsfelden und Pratteln;
- c) **Basler Kantonalbank** in Basel;
- d) **Schweizerische Bankgesellschaft Liestal.**

In **Muttenz**: die **Gemeindeverwaltung** und das **Advokatur- und Inkassobureau Dr. Ramstein.**

5. Als Einzahlungsstellen sind bezeichnet die unter Ziffer 4 genannten Institute.
6. Gegen ihre Einzahlungen erhalten die Zeichner Interimsquittungen, gegen welche später, auf besondere Anzeige hin, die definitiven Titel bezogen werden können. Die Stempelgebühr übernimmt die Gesellschaft.

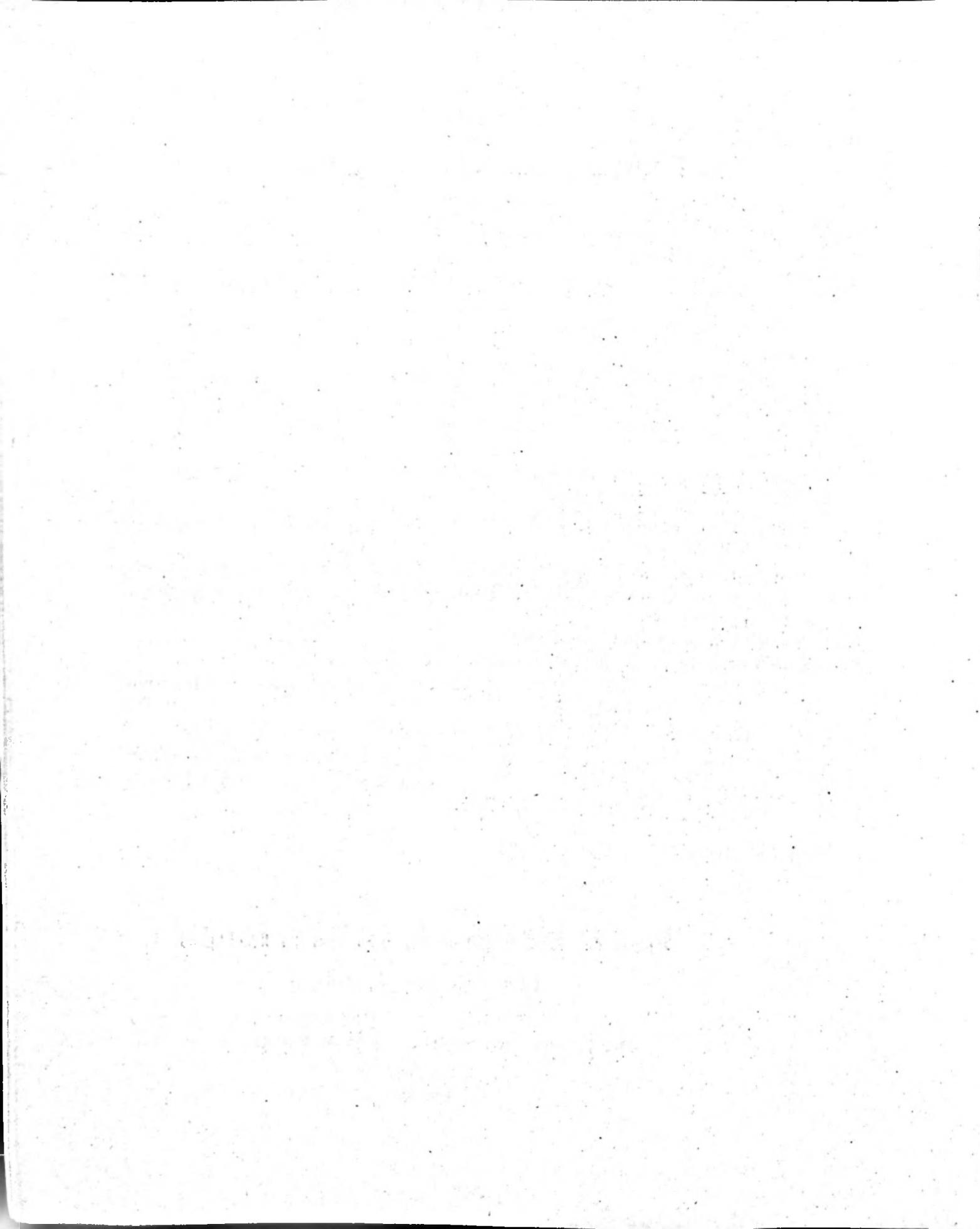
Liestal/Muttenz, den 29. Oktober 1919.

Namens des Aktionskomitees der Ueberlandbahn Basel-Liestal,

Der leitende Ausschuss:

Der Präsident: Der Vizepräsident:
Dr. C. Tanner, Reg.-Ral. **Dr. A. Veit-Gysin.**

Der Sekretär:
Dr. Wirth.



Statuten-Entwurf

der

Basellandschaftlichen Ueberlandbahn.

I. Firma, Sitz, Zweck und Dauer der Gesellschaft.

Art. 1.

Unter der Firma „Basellandschaftliche Ueberlandbahn“ wird auf Grund der gegenwärtigen Statuten eine Aktiengesellschaft errichtet, welche ihren Sitz in Liestal (Kanton Basellandschaft) hat.

Art. 2.

Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von MuttENZ nach Neuwelt nach Maßgabe der von der Bundesversammlung unterm 4. April 1914 dem Kanton Basellandschaft erteilten und von diesem an die Gesellschaft abgetretenen Konzession und der unterm 22. Juni 1916 von der Bundesversammlung beschlossenen Abänderung dieser Konzession.

Es wird vorerst die erste Sektion der Bahn, d. h. die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis MuttENZ gebaut und betrieben. Die zweite Sektion, d. h. die Teilstrecke MuttENZ bis Liestal und allenfalls MuttENZ bis Neuwelt wird gemäß den Bestimmungen des in Art. 3 erwähnten Vertrages, später zur Ausführung gelangen.

Unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden kann die Gesellschaft ihr Bahnnetz durch Bau, Ankauf, Pacht oder Uebernahme des Betriebs anderer Linien erweitern, oder sich am Bau oder Betriebe von solchen in der ihr zweckmäßig erscheinenden Art und Weise beteiligen.

Art. 3.

Die Gesellschaft übernimmt den zwischen dem Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal, dem Kanton Basellandschaft und den Gemeinden MuttENZ, Pratteln und Liestal unterm 15. Januar 1917 abgeschlossenen Vertrag mit allen ihr daraus erwachsenden Rechten und Pflichten.

Art. 4.

Die dem Bund gemäß der eidgenössischen Gesetzgebung und dem Kanton Basellandschaft und den Gemeinden gemäß dem Gesetz betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 zustehenden Rechte werden in vollem Umfange vorbehalten.

Insbesondere darf die Gesellschaft ohne Bewilligung des basellandschaftlichen Regierungsrates weder eine Fusion mit einer andern Gesellschaft eingehen, noch die Konzession an eine andere Gesellschaft abtreten. Statutenänderungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 5.

Die Dauer der Gesellschaft beträgt 80 Jahre, vom 4. April 1914 an gerechnet, vorausgesetzt, daß weder der Bund noch der Kanton Basellandschaft von den ihnen konzessionsgemäß zustehenden Rückkaufsrechten vorher Gebrauch machen.

II. Grundkapital, Aktien und Obligationen.

Art. 6.

Solange nur die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz gebaut und betrieben wird, beträgt das Grundkapital der Gesellschaft Fr. 600,000.—, eingeteilt in 3000 Aktien Nr. 1 bis 3000, jede zu Fr. 200.—, wovon Fr. 200,000.— als Stammaktien und Fr. 400,000.— als Prioritätsaktien gegeben werden.

Für die spätere Ausführung der Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt soll das Grundkapital den finanziellen Bedürfnissen entsprechend erhöht werden.

Art. 7.

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber.

Die Aktien tragen die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates.

Art. 8.

Der Generalversammlung steht das Recht zu, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes weiter nötigen Geldmittel auf dem Wege der Ausgabe von Obligationen mit oder ohne Hypothek auf die Anlagen und Etablissements der Gesellschaft zu beschaffen.

Die Obligationen tragen, wie die Aktien, die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates.

III. Organe der Gesellschaft.

Art. 9.

Die Organe der Gesellschaft sind:

1. Die Generalversammlung.
2. Der Verwaltungsrat.
3. Die Kontrollstelle.

1. Die Generalversammlung.

Art. 10.

Die Generalversammlung wird vom Präsidenten des Verwaltungsrates einberufen mittelst Einladung in den für die Bekanntmachungen der Gesellschaft bestimmten Blättern, welche einmal und zwar wenigstens 8 Tage vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen ist.

Die Einladung muß die Tagesordnung enthalten.

Ueber Gegenstände, welche nicht in der Tagesordnung angegeben sind, können Beschlüsse nicht gefaßt werden. Hievon ist jedoch der Beschluß über den in einer

Generalversammlung gestellten Antrag auf Berufung einer außerordentlichen Generalversammlung ausgenommen. Zur Stellung von Anträgen und zu Verhandlungen ohne Beschlußfassung bedarf es der Ankündigung in der Tagesordnung nicht.

Art. 11.

Die Generalversammlung findet an dem vom Verwaltungsrate bezeichneten Orte statt.

Der Präsident des Verwaltungsrates oder der Vizepräsident, oder in Verhinderung der Genannten ein vom Verwaltungsrat zu bestimmendes sonstiges Mitglied desselben führt den Vorsitz und ernennt einen Sekretär und die nötigen Stimmzähler.

Ueber die Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches von dem Vorsitzenden und dem Sekretär zu unterzeichnen ist.

Art. 12.

Der Verwaltungsrat kann die ihm gutschneidenden Vorschriften darüber erlassen, in welcher Weise die Aktionäre, die an der Generalversammlung teilnehmen wollen, sich über ihren Aktienbesitz auszuweisen haben.

Aktionäre können durch ihre gesetzlichen Vertreter oder auf Grund schriftlicher Vollmacht vertreten werden.

Art. 13.

Die Generalversammlung ist beschlußfähig ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und vertretenen Stimmen, mit Ausnahme jedoch der in Art. 19 erwähnten Fälle.

Sie faßt ihre Beschlüsse, soweit die Statuten nicht etwas anderes bestimmen, durch die absolute Mehrheit der gültig abgegebenen Aktienstimmen; bei Stimmgleichheit entscheidet der Präsident.

Die Wahlen werden ebenfalls durch die absolute Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen getroffen. Ist im ersten Wahlgang das absolute Mehr nicht erreicht worden, so findet ein zweiter Wahlgang statt, bei welchem das relative Mehr entscheidet. Bei Stimmgleichheit entscheidet das Los.

Art. 14.

Die Abstimmungen in der Generalversammlung erfolgen in der Regel offen, durch Stimmzettel jedoch, wenn der Vorsitzende solches anordnet oder 3 Aktionäre dies verlangen.

Die Wahlen geschehen durch Stimmzettel. Nur für die Wahlen der Revisoren kann der Vorsitzende mit Genehmigung der Versammlung offene Abstimmung anordnen.

Art. 15.

Jede Aktie gibt das Recht auf eine Stimme.

Für die Ermittlung der Stimmzahl eines an der Generalversammlung teilnehmenden Aktionärs werden seine eigenen Aktien und diejenigen, welche er vertritt, zusammen gerechnet.

Niemand darf mehr als den fünften Teil der sämtlichen in der Generalversammlung vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen.

Art. 16.

Beschlüsse über:

Abänderungen oder Ergänzungen der Statuten,
Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals,
Erweiterung oder Verengung des Geschäftsbereiches der Gesellschaft,

Erweiterung des Bahnnetzes der Gesellschaft durch Bau, Ankauf, Pacht oder Uebernahme des Betriebes anderer Linien, oder Beteiligung am Bau oder Betrieb anderer Linien, Verpachtung der Linie, Uebertragung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder Eingehung einer Betriebsgemeinschaft mit einer andern Gesellschaft, Veräußerung des ganzen Bahnnetzes oder von Teilen desselben, Vereinigung der Gesellschaft mit einer andern Gesellschaft, Auflösung der Gesellschaft

können nur in einer Generalversammlung, in welcher mindestens die Hälfte des Aktienkapitals vertreten ist, gefaßt werden, und die zustimmende Mehrheit muß mindestens zwei Dritteile der gültig abgegebenen Stimmen umfassen.

Ist in der zu einem der obgenannten Zwecke einberufenen Generalversammlung nicht die genügende Zahl von Aktien vertreten, so ist eine zweite Generalversammlung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien mit zwei Dritteln Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen beschließen kann.

Art. 17.

Eine *ordentliche* Generalversammlung ist alljährlich innerhalb 5 Monaten nach dem Schluße des Geschäftsjahres abzuhalten.

Derselben hat der Verwaltungsrat die Jahresrechnung und Bilanz und seine Anträge über die Verwendung des Ergebnisses der letztern vorzulegen.

Die ordentliche Generalversammlung erteilt nach Entgegennahme des Berichtes der Kontrollstelle der Verwaltung Décharge, falls sich kein Anstand ergibt, beschließt über das Ergebnis der Bilanz, setzt die Dividende fest und nimmt die statutengemäßen Neuwahlen zum Verwaltungsrate und zur Kontrollstelle vor.

Art. 18.

Außerordentliche Generalversammlungen finden statt, wenn der Verwaltungsrat oder die Kontrollstelle es für notwendig erachten.

Außerdem müssen außerordentliche Generalversammlungen einberufen werden auf Beschluß einer Generalversammlung oder wenn ein oder mehrere Aktionäre, die sich zusammen über den Besitz des zehnten Teiles des Aktienkapitals ausweisen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Anführung des Zweckes es verlangen.

Art. 19.

Der Generalversammlung sind folgende Geschäfte vorbehalten:

- a) Abnahme bzw. Genehmigung der Jahresrechnung und Bilanz, Beschlußfassung über das Ergebnis derselben und Festsetzung der Dividende, beides nach vorheriger Entgegennahme des Berichtes und der Anträge der Kontrollstelle;
- b) Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates;
- c) Wahl der Kontrollstelle;
- d) Erweiterung des Bahnnetzes der Gesellschaft durch Bau, Ankauf, Pacht oder Uebernahme des Betriebes anderer Linien, sowie Beteiligung am Bau oder Betrieb anderer Linien.
- e) Verpachtung der Linie, Uebertragung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder Eingehung einer Betriebsgemeinschaft mit einer andern Gesellschaft;
- f) Veräußerung des ganzen Bahnnetzes oder von Teilen desselben;
- g) Abänderung oder Ergänzung der Statuten;

- h) Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals;
- i) Vereinigung der Gesellschaft mit einer andern Gesellschaft;
- k) Auflösung der Gesellschaft.

Außer obigen Geschäften, welche dem Entscheide der Generalversammlung ausdrücklich vorbehalten sind, faßt sie über alle Angelegenheiten der Gesellschaft Beschlüsse, welche der Verwaltungsrat ihr zum Entscheide vorzulegen sich veranlaßt findet, oder welche gemäß Art. 21, Absatz 2, vor sie gebracht werden.

2. Verwaltungsrat.

Art. 20.

Der Verwaltungsrat besteht aus 9 Mitgliedern, von denen 2 vom Regierungsrate des Kantons Basellandschaft gewählt werden und je eines von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal, eventuell auch Baselstadt, je nach dem Ergebnis der Zeichnungen aus Basel, der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 20,000.— besitzt.

Die Mehrheit des Verwaltungsrates muß aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Die Amtsdauer der Mitglieder des Verwaltungsrates beträgt 3 Jahre, wobei unter einem Jahr der Zeitraum von einer ordentlichen Generalversammlung bis zur nächsten verstanden ist.

Die in Austritt kommenden Mitglieder sind stets wieder wählbar. Bei Ersatzwahlen treten die neugewählten Mitglieder in die Amtsdauer derjenigen ein, die sie ersetzen. Auch für neu hinzugewählte Mitglieder läuft die Amtsdauer gleichzeitig mit derjenigen der übrigen Mitglieder ab.

Beamte und Angestellte der Gesellschaft können nicht Mitglieder des Verwaltungsrates sein.

Jedes Mitglied des Verwaltungsrates hat während seiner Amtsdauer zehn Aktien der Gesellschaft an der vom Verwaltungsrate bezeichneten Stelle zu hinterlegen. Die hinterlegten Aktien können bis zu ihrer Rückgabe weder veräußert noch beschwert werden.

Die von der Kantonsregierung und den Gemeinden abgeordneten Mitglieder brauchen nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Art. 21.

Der Verwaltungsrat wählt aus seiner Mitte für eine Amtsdauer von 3 Jahren einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten. Er ernennt ferner seinen Sekretär, welcher nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht.

Art. 22.

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung des Präsidenten oder Vizepräsidenten, so oft es die Geschäfte erfordern. Er muß einberufen werden, wenn zwei Mitglieder oder die Direktion ein dahinzielendes schriftliches und begründetes Begehren stellen.

Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse des Verwaltungsrates wird ein Protokoll geführt, das nach Genehmigung vom Vorsitzenden der Sitzung und vom Sekretär zu unterzeichnen ist.

Art. 23.

Ein Mitglied des Verwaltungsrates kann sich in einer Sitzung durch ein anderes Mitglied vertreten lassen, kraft einer schriftlichen, für die spezielle Sitzung gegebenen Vollmacht. Ein Mitglied darf nicht mehr als eine Vollmacht führen.

Zur Beschlußfähigkeit des Verwaltungsrates ist die persönliche Anwesenheit der absoluten Mehrheit der sämtlichen Mitglieder erforderlich. Die Beschlüsse des Verwaltungsrates werden mit absoluter Mehrheit der abgegebenen Stimmen der abwesenden und vertretenen Mitglieder gefaßt; bei Stimmgleichheit zählt die Stimme des Vorsitzenden doppelt.

Beschlußfassungen auf dem Zirkulationswege sind statthaft in Fällen, welche das Präsidium für dringlich erachtet.

Die Wahlen erfolgen, sofern nichts anderes beschlossen wird, in geheimer Abstimmung. Im ersten Wahlgang entscheidet das absolute, im zweiten das relative Mehr; bei Stimmgleichheit entscheidet das Los.

Art. 24.

Der Verwaltungsrat faßt bindende Beschlüsse für die Gesellschaft in allen Fällen, deren Erledigung nicht zufolge Gesetz oder dieser Statuten der Generalversammlung zusteht.

Art. 25.

Der Verwaltungsrat ist berechtigt, zur Leitung und Beaufsichtigung der laufenden Geschäfte aus seiner Mitte einen Ausschuß zu wählen und dessen Aufgaben und Kompetenzen zu bestimmen. Er kann auch unter von ihm festzusetzenden Bedingungen einen beliebigen Teil seiner Befugnisse an einzelne seiner Mitglieder oder an einen oder mehrere Dritte außerhalb seiner Mitte übertragen. Er setzt die Obliegenheiten und Kompetenzen dieser Personen und deren Entschädigungen fest.

Art. 26.

Der Verwaltungsrat bezeichnet diejenigen Personen aus seiner Mitte und außerhalb derselben, welchen die rechtsverbindliche Unterschrift für die Gesellschaft oder das Recht die Firma per Prokura zu zeichnen, zusteht.

Der Verwaltungsrat bestimmt die Art und Weise, in welcher die Zeichnung für die Gesellschaft zu erfolgen hat.

Art. 27.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und eines eventuell von ihm ernannten Ausschusses haben Anspruch auf Vergütung ihrer Reisekosten und auf ein Sitzungsgeld. Der Verwaltungsrat ist außerdem befugt, einzelne seiner Mitglieder für besondere Bemühungen angemessen zu entschädigen.

3. Kontrollstelle.

Art. 28.

Die Generalversammlung wählt jedes Jahr zwei Revisoren und für Verhinderungsfälle derselben einen Ersatzmann, welche nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein brauchen.

Die Revisoren haben die Jahresrechnung und die Bilanz zu prüfen und über dieselben sowie über die Anträge des Verwaltungsrates der Generalversammlung Bericht und Antrag vorzulegen.

Sie sind jederzeit berechtigt, und mindestens einmal im Jahre verpflichtet, neben der Revision der Jahresrechnung eine Revision der gesamten Geschäftsführung vorzulegen.

Der Verwaltungsrat setzt die Entschädigung für die Revisoren fest.

IV. Rechnungsabschluß, Erneuerungsfonds, Reserven, Dividende.

Art. 29.

Das Rechnungsjahr schließt mit dem 31. Dezember ab.

Für die Aufstellung der Rechnungen und der Bilanz gelten die Vorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts und des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896.

Die Bilanz und die Rechnung über Gewinn und Verlust sind mit dem Bericht und dem Antrag der Rechnungsrevisoren spätestens acht Tage vor der ordentlichen Generalversammlung in den Geschäftslokalitäten der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre aufzulegen. Von dieser Auflage ist den Aktionären in den Publikationsorganen der Gesellschaft Kenntnis zu geben. Ferner ist die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung mit der von den Aktionären genehmigten Fassung spätestens 6 Monate nach dem Bilanztag im Schweizerischen Handelsamtsblatt zu veröffentlichen.

Art. 30.

Den Prioritätsaktien wird im Falle der Gewinnverteilung eine Dividende von 5% zum voraus garantiert, bevor an die Stammaktionäre etwas ausgewiesen wird.

Art. 31.

Für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als Oberbau mit der elektrischen Hochspan- und Kontaktleitung, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften wird ein Erneuerungsfonds angelegt. Ueber die jährlichen Einlagen in diesen Fonds und die Beanspruchung desselben wird das Nähere in einem besondern Reglement bestimmt, welches der Genehmigung des Bundesrats unterliegt.

Art. 32.

Zur Bestreitung außerordentlicher und unvorhergesehener Ausgaben sowie zur Deckung von Verlusten ist ein ordentlicher Reservefonds zu bilden, dem alljährlich mindestens 5% des Reingewinns zugewiesen werden, bis er mindestens 15% des Aktienkapitals beträgt.

Der Reservefonds wird nicht verzinst.

Art. 33.

Der nach Vornahme der erforderlichen Abschreibungen und Amortisationen und nach Dotierung des Erneuerungsfonds und des ordentlichen Reservefonds verbleibende Reingewinn steht zur Verfügung der Generalversammlung, welche die an die Aktionäre auszuzahlende Dividende festsetzt.

Die Auszahlung der Dividende erfolgt nach Genehmigung der Rechnungen durch die zuständigen Behörden auf den vom Verwaltungsrate zu bestimmenden Zeitpunkt.

Art. 34.

Die Generalversammlung ist befugt, aus den zu ihrer Verfügung gestellten Beträgen des Reingewinnes beliebige weitere Reserveanlagen zu beschliessen. Ebenso kann sie über solche Reserveanlagen auf Vorschlag des Verwaltungsrates wieder beliebig verfügen.

V. Liquidation der Gesellschaft.

Art. 35.

Im Falle der Liquidation der Gesellschaft ernennt die Generalversammlung die Liquidatoren und bestimmt zugleich das Verfahren der Liquidation.

VI. Bekanntmachungen.

Art. 36.

Alle von den Gesellschaftsorganen zu erlassenden Bekanntmachungen erfolgen im Schweizerischen Handelsamtsblatt.

Der Verwaltungsrat wird außerdem noch andere Publikationsorgane bezeichnen.

VII. Schlußbestimmung.

Art. 37.

Diese Statuten treten nach deren Genehmigung durch die zuständigen kantonalen und eidgenössischen Behörden in Kraft.







museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Abonnementspreise: halbjährlich Fr. 4.— jährlich Fr. 8.—. Bei der Post bestellt 20 Cts. Bestellgebühr. Druck und Verlag Buchdruckerei Ab. Bopp, Pratteln, Telephon 1, Postfach-Route V 8898. Größere Inserate müssen bis spätestens Dienstag oder Freitag Mittag in der Buchdruckerei des Blattes sein. Erscheint Mittwoch und Samstag

Anzeiger für die Gemeinden

Inserationspreise: Die Raum für Basel und 15 Cts. Inseraten-Annahme für die Annoncen-Regie: 5 Cts. gemeine Schweizerische: in Basel, Eltingasse Nr. 17, in Basel, Bern, Biel, Lugano, Schaffhausen, S.



Pratteln und Muttenz

Publikations-Organ für Behörden, Vereine und Private

Die Einweihung des Trams Basel-Muttenz.

(Fortsetzung)

Nach der Begrüßungsfeier durfte die Muttenzer-Jugend eine Gratisfahrt bis zur Birzbrücke mitmachen. Im Nu waren die Tramwagen vollgepfropft von diesen Kleinen und wie freudig glitzerte es aus den Augen der Kinder, einmal Tram fahren zu können, waren doch viele unter denselben, welche noch nie in einem solchen Vehikel Platz nehmen durften. Auch die Endstation Muttenz hatte sich in festliches Gewand geworfen.

Im Tram ist gut kutschieren

Im Winter wie im Lenz.

Wird es dann recht rentieren,

Kann man es weiterführen

In unsere Residenz

lautete ein Spruch, welcher im Triumphbogen ob dem Geleise eingeflochten war.

Inzwischen hatte man sich nach dem Programme des löbl. Gemeinderates von Muttenz zu fügen. Im großen Saale des Gasthofes zum „Möbli“ hatte ein einfaches Bankett auf uns. Der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Regierungsrat Tanner, dankte allen denen, die zum Gelingen dieses Werkes beitrugen, sei es den Behörden zu Stadt und Land, sei es den Banken und Privaten, welche die Finanzierung ermöglichten, sei es den Behörden der Basler Straßenbahnen, welche ihre praktischen Erfahrungen gerne zur Verfügung stellten, sei es den Bauunternehmern Rapp, Nyffeler und Jün und zuletzt auch der Arbeitererschaft, welche die schwere Handarbeit zu verrichten hatte. Der Sprechende hofft, daß die wirtschaftliche Verbesserung in Muttenz nicht zum Streite führe, und daß diejenigen, welche Familie, Glaube und Heim zu schätzen wissen, die Oberhand behalten. Herr Regierungsrat Tanner hofft auch, daß wir das nächste Jahr die Einweihung des Trams in Pratteln feiern können. Schon in den nächsten Wochen soll das Tracé des zweiten Teilstückes von der Gemeindebehörde von Muttenz und Pratteln einer Besichtigung unterzogen werden.

Herr Prof. Speiser aus Basel gab einen kleinen Rückblick auf die derzeitigen Entwicklungsstadien dieser Bahn und schloß mit den Worten, er freue sich, daß das Problem so weit gelöst ist. Für die Unterhaltung an diesem Bankett sorgte die Musikgesellschaft Muttenz, sei es in schneidigen Märschen oder auch klassischer Musik, kurz sie hat ihre Sache flott gemacht.

Daß auch der Humor nicht fehlen durfte, erwies

sen die vielen, oft auch mit Wahrheit, vorgetragenen u. Tr. Schützelsätze. Die Muttenzer hätten verstanden, das Weh und Ach ihrer Trambahn auch in Poesie zu bringen. Einige dieser originellen, in Muttenzer-Dialekt abgefaßten Verse lassen wir nachstehend folgen.

Vorgetragen von Jakob Brüderlin-Schaub:

Seid mir gegrüßt Ihr Gäste alle
Aus Basel und aus Baselland
Die Ihr Euch heut versammelt habet
Zur Einweihung der Ueberland.

Der Jahre zwanzig sind verlossen
Seid dem die Frage ward akut
Wie man von Muttenz unverdrossen
Nach Basel wohl gelange gut.

Darüber war man längst sich einig
Elektrisch muß das Mittel sein
Damit man schon seine Beine
Wißt man zur Nachbarstadt hinein.

So tagten denn die weisen Männer
Von unserem Dorfe unentwegt
Und rateten und machten Pläne
Was wohl für jeden wär das Best'.

Projekte schwirrten durch die Lüfte
Von Aisth und De Jikon
Nachdem vom alten Papa Christen
Bezeichnet war die Strecke schon.

Auch die Basler Straßenbahnen
Haben redlich sich bemüht
Und uns sogar vor langen Jahren
Das Trämchen gratis offeriert.

Die Geister platzten aufeinander
Von Schmieröl ward gesprochen schon
Denn jeder wollt am stillen Dertchen
Haben seine Station.

Da kam zum großen Ueberdrusse
Von Basel aus noch der Bescheid
Daß man jetzt noch abwarten müsse
Die Unterführung vom Bahngeleis.

Gebuldig nahmen wir entgegen
Was uns das Schicksal da beschert
Doch sind wir bis zum heutigen Tage
Noch keines besseren belehrt.

Kommt aus der Hauptstadt ^{gute} Saye an
Von der wir stets das Heil erwarten
Für unser engeres Vaterland.

Wo! Man! Bürger vom Wartenberge
Nun kommt die Rettung lang ersehnt
Wir helfen Euch aus Eurem Schmerze
Die Ueberlandbahn wird erstehn.

Wir fahren da auf schnellstem Wege
Nach Basel wo die Weisheit wohnt
Doch merket Euch, das Dorf, das obere,
Wird vom Tracé ganz verschont.

Zum bösen Spiel kam gute Miene
Wir haben uns daran gewöhnt
Das feine Eisenbahngeleise
Hat seine Wirkung nicht verfehlt.

Wir machten uns auf unsere Socken
Sammelten hier das nötige Geld
Ganz unerbötigt kamen die Brocken
An Opferstimm hats nicht gefehlt.

In Gestal war man überrascht
Von dem Erfolg am Wartenberge
Denn dort hat ein Gemeinderat
Seinache kriegt die Herzogstraße.

Ich weiß nicht warb sie hintertrieben
Die angestrebte gute Sach'
Item, sie geriet ins Stoden wieder
Als kam der große Weltentrach.

Ach ja, der Krieg der grauenvolle,
Das Dampftröß stand am Sonntag still,
Ganz lahmgelegt durch die Kontrolle
War selbst Privat-Automobil.

Der liebe Basler kam in Scharen
Und zog an unserem Dorf vorbei
Oh könnten wir nur Tram auch fahren
War die ewige Jammerlei.

Manch fetter Bissen ging verloren
In dieser bahmverlassnen Zeit
Doch überall nur taube Ohren
Zu unserem großen Herzeleid.

Mir stehen still fast die Gedanken
Betracht ich diese Bission

Auf abschüssiger Bahn

Roman von B. Corony

16

Nachdruck verboten

Alle Rechte vorbehalten

„Ja, ja, kann auch lieber gleich gehen und mich im Wald irgendwo hinlegen. Hab' ja schon oft unter freiem Himmel genächtigt.“

Schwerfällig tappte Marburg der Türe zu, über Gertrud sprang ihm nach, packte ihm beim Arm und rief tropig: „Du bleibst, oder ich gehe mit! Wo ich dabei bin, da wird für meinen Vater auch noch Platz und was zu essen sein. Du tust mir's nicht an, Just, daß Du ihn aus dem Hause schickst — oder doch?“

Jetzt funkelte und gleißte in ihrem Blick wieder etwas, das an die im Dunkel phosphoreszierenden Augen einer Wildkatze oder eines Wolfs erinnerte. „Für heute habe ich ihm weder Speise und Trank, noch ein Nachtlager verweigert,“ erwiderte Reiner ausweichend.

„Also komm, geh' schlafen! In der Bobenkammer steht ein Bett.“

Sie führte ihn die Inarrende, leiterartige Stiege empor, schüttelte den Strohsack und die Rissen auf, und als sie sah, daß er schwer wie ein Holzblock auf das Lager fiel, sagte sie: „Gute Nacht, Vater! Das Bett nehm' ich mit. Du könntest es sonst noch umwerfen; hier oben liegen zu viel Lannenzapfen und Reißigbündel aufgeschichtet.“

Er hörte sie kaum mehr und murmelte nur was Unverständliches.

Mit der kleinen, matt brennenden Lampe in der Hand ging Trude wieder hinab.

„Hol' seine Pfeife runter!“ herrschte Vora sie an.

„Er hat ja gar keine.“

„Doch! Ich hab' sie in der Rocktasche stecken gesehen. Der ist imstande und zündet uns die alte Baracke über dem Kopf an. Den hat der Satan zurückgeführt!“

Krachend schlug sie die Türe ihrer Kammer hinter sich zu.

Gertrud stieg wieder hinauf und nahm die Pfeife nebst einem daneben stehenden Schächtelchen Schwefelhölzer an sich.

Matthias schloß so fest, daß er es gar nicht merkte, wälzte sich aber unruhig herum und stöhnte, wie von schweren Träumen geplagt, laut auf.

Als sie wieder hinabkam, saß Reiner noch immer am Tisch, die Stirne gefurcht und mißvergnügt vor sich hinstarrend.

Trude setzte sich zu ihm.

„Bist Du böse auf mich, Just?“

„Nein, Du kannst ja nichts dafür, daß er nun doch wieder da ist! Aber daß ich mich nicht darüber freue, das darfst Du mir auch nicht verdenken! Und daß er so bald wie möglich weg muß, wirst Du wohl selbst einsehen.“

„So bald als möglich — ja.“ erwiderte sie. „Aber

ein paar Tage wirst ihn schon mir zu Liebe da behalten müssen. Raubjagen wie einen Hund laß ich meinen Vater nicht. Deshalb denn auch? Er hat keinen Diebstahl und keinen Mord auf dem Gewissen.“

„Kennst Du das keinen Diebstahl, wenn man des Herzogs Wild schießt und heimlich verkauft? Wärs etwa nur gestohlen, wenn ein halbverhungertes, armer Teufel irgendwo ein Brot oder ein paar Pfennige mitgehen heißt? Und keinen Mord — ja, ich will's hoffen, daß niemand durch ihn ums Leben gekommen ist! Aber kurz und gut, unter meinem Dach taugt er mir nicht; er muß fort, je eher, je lieber. In allen Dingen hab' ich Dir bisher nachgegeben, aber was das anbelangt — da wahre ich meinen eigenen Willen.“

„Wo soll denn der Vater hin?“

„Das wird sich schon finden. Gleich morgen sehe ich mich um. Die Erntezeit ist nahe, da werden überall Arbeiter gebraucht. Sich hinsetzen und faulenzeln darf er doch nicht. Auf irgend einem Bauernhof, möglichst weit weg von hier, wird er schon unterzubringen sein.“

„Zum Vogelschießen willst Du wohl jetzt auch nicht mehr gehen?“

„Ich hab' Dir's versprochen und darum bleibts auch dabei, daß wir hingehen!“

Aus ihren schwarzen Augen brach es wie Sonnen-

Statt 800 000 Franken
Kostet 8 Bahnen jetzt 1 Million.

Ein neuer Zug ging durch die Bande
Nach lang ersehntem Friedensschluß
Ein neuer Geist ist auferstanden
Die Richtung nahm ein anderer Kurs.

Neue Männer sind gekommen
Mit Energie und Latenlust
Die haben sich die Mühe genommen
Und gut gemacht, was war verpöcht.

So ist in Jahresfrist erstanden
Was man seit langer Zeit ersehnt
Zu knüpfen zwischen Stadt und Land
Das Freundschaftsband, das lang gefehlt.

Und um noch kurz zu kritisieren
Der Ueberlandbahn ersten Zweck
Muß es doch komisch uns berühren,
Wie angelegt jetzt ist die Streck.

So ist es nun in mancher Kurve
Fährt man durch die Straß der Garb,
Damit in Jhrer Mühe nicht lauer
Bestört Mama Helvetia.

Von St. Jakob ist dann schnurgerade
Angelegt die ganze Bahn
Denn das war doch Jammer schade
Nicht so rasch nach Muttens z'fahr'n.

Dann ist auch hier geschickt vermieden
Das vielbegehrte Ueberlein,
Dafür ist aber uns beschieden
Auf teurem Platz ein Ringelstein.

Meine Kritik ist nun zu Ende:
Ich könnt Euch viel berichten noch,
Doch alles hat auch seine Grenzen
Zum Abschluß muß ich kommen doch.

Sagt uns datum nun vergessen,
Was die Vergangenheit gebracht,
Und hoffnungsvoll sich freuen dessen
Was der heut'ge Tag vollbracht.

Hab' ich auch mit meinem Krittelein
Manches gestellt ins schiefe Licht
Möcht' ich Sie doch herzlich bitten
Darum keine Feindschaft nicht!

Von G. Mesmer-Sunzler, vorgetragen von sei-
nem 11jährigen Sohne Paul:

Verehrti Heere!

Nur einigi Wort,
Will s' Tram jeh fährt nach eusem Ort,
Und gratis eus tuet umeführe,
Möcht ich au e paar Wort verliere.

So lang ich läb und danke cha,
Hätt Muttez gän e Trämli gha
Mit däm me gschwind in d'Stadt chönnit fahre,
Um choscht'ber Zyrt und Schuh z'erspare.

Vor viele Jahr het Basel scho
E Tram nach Sie in Ußsicht gnoh
Und het's vo sich us welle baue;
Doch z'Bestal heb se d'Staatsstroß graue.

Au d'Muttez heit's hört verschärzt,
Sie hei viel z'lang dra umebärzt,
Für was e Tram? Das wird nit glitte
Und hei dennoch km d'Stattstell gstritte.

nenglanz, als sie sich auf die Fußspitzen hob und
ihm die üppigen, kirschtönen Rippen zum Kusse bot.
5. Kapitel.

Am nächsten Morgen jammerte Marburg, daß
er sich wie zerschlagen fühle; und er sah wirklich sehr
elend aus.

„Bleib' nur liegen,“ sagte Gertrud. „In ein paar
Tagen wirst Du dich schon erholen und wieder ar-
beiten können. Bist ja noch nicht so alt, Vater —
kaum fünfzig Jahre.“

„Ja, das Alter, das war's wenigste — aber
so'n Hundeleben, wie ich's geführt hab', das macht
den Menschen vor der Zeit kaput. Herr Gott, man-
cher ist doch auch das reine Basttier und hat nichts
wie Mühe und Plage. Da heißt's immer vorwärts,
vorwärts! so lange einer nur noch kriechen kann.
Kaum eine harte Brotkruste wird ihm von denen
gegönnt, die mitten im Fett drinnen sitzen. Ich wolte,
die Welt ging unter und alles hätt' ein Ende! Er-
bärmliches Leben — zu schlecht für einen Kötter!“

„Wie man's treibt, so geht's,“ ertönte dazwischen
die barsche Stimme der Vore Elzner von der Tür
her. „Warum bist Du kein ordentlicher Mensch ge-
worden, der was vor sich bringt? Jetzt kannst Du
Dir die Jammerlei sparen; sie hilft nichts mehr.
Da hast Du einen Teller Suppe, später bring ich
Dir Fleisch, damit Du wieder zu Kräften und auf
die Beine kommst. Dann schnürst Du aber Dein Blin-
del und machst, daß Du weiter ziehst!“

„Wo denn hin?“

Do fall's-e-ne y nach züche Jahr,
E Trambelirnis kleg doch vor;
Eho dorum het es sich verlohne,
Es cheme ruchi Blü cho z'wohne.

Als Konzession wird zuerkannt;
Do aber nimmt's der Staat in d'Hand.
E-n-Ueberlandbahn mueß es sy,
„D' Birseggverbindig ghör au d'ry“.

Doch wills lei rächt lösig geh,
Trop bene viele Komitte;
Erscht s' Freiburg, mit Konsumfinanze
Chunnt und bricht fürs Tram e Danze.

Und hüt stohts bo, schön wie ne Brut,
Mit Flagge kränzt und grünem Chrut,
Jeh darf sich Muttens gratuliere,
I hoff, es werd sich guet rentiere.

Vorgetragen von Frä. Margrit Fjellin, Muttens:

Gottwilche, allt mittenand
Bo Baselstadt und Baselland
Attwilche, Herre unde

Mit Muttez sy hätzlig froh,
Daß endlig ich d' Tag acho
Das Trämli go z' begrüße.

Wo mögen euse Güße.
Mer syre hülte s' Taufffest!
Doch loset numme, liebi Gäst,
Vor mehr aß zwanzig Johre
Wärs Chindli scho gebore.

Jagäbet ich scho alles gfi.
Und s' Zahlle war scho lang vorby,
Wenn d'Wirt mit hätte welle
D'Wagle vor's Gasthuus stelle.

Natürlich git das Ryd und Pant.
Me schiebt's jeh uff die langi Bank
Das Chind isch nit gebore
Die Plan sy zue verwore.

Bei Muttez het druuf d'Zbee
So gh vergäße und uufgeh
Me cha's halt nit verpuße.
Ne mänge hätt sy Ruße.

Bald git der eint der ander schulb.
Der Fabe rucht vor Ungehuld.
Sait eine, mer wet luege.
Es glumst doch in de Fuege.

Und Johr um Johri ruuscht vorby.
Do spanne andri Manne y
Die Fahrt isch zit vergäbe,
Si dlybe niene Gläbe.

Mit Fier und mit neuem Mut
Wird geschafft uny gwercht und keine rucht,
Bis d'Geldfrog isch bezwunge
Und alles prächtig glunge.

I spend my Dank dem Komitee
De Aktionär und wem no meh?
De beed Regierungsröte
Und bene woß vo nöte.

I danke au der Arbeiterschaft
Für ihr gueti Hül und Chraft
De Meistere und Geselle.
I cha nit all aufzelle.

E Wünschli hätt i aber no:
Ueber dem Trämli möchti do
Ne guete Stern regiere
Und's Geschäft recht rentiere!

Die Muttens haben es wirklich verstanden, ihre
Gäste flott zu unterhalten. Wenn auch die vorgetra-
genen Verse manchem einen Gieb versetzten, so wur-
de nach jedem Vortrag kräftig applaudiert. Rasch
ging die Zeit herum und nur zu halb mußte mit

„Was gehts mich an? Bist Du zwölf Jahre ohne
uns fertig geworden, so wird's ja künstig auch gehen.“

Während sie wieder hinabstieg, schüttelte Mar-
burg die Faust und murmelte Flüche. Er wußte selbst
nicht, wen er eigentlich bedrohte, aber im Gefühl
seines Glends packte ihn eine blinde Wut gegen das
ganze Menschengeschlecht. Er hätte und erwünschte
jeden, dem es besser ging, und der ein behagliches
Heim hatte.

„Hör' auf, Vater!“ sagte Gertrud endlich.
„Wenns Dir hart ergangen ist, so kann doch kein
anderer dafür. Deswegen brauchst Du nicht zu
fluchen.“

„So, keiner könnt' was dafür?“ Ich weiß schon
einen, dem ich mein ganzes Unglück verdanke — und
wenn ich ihm einmal heimzahlen kann, dann ge-
schiehts mit Zinsen und Zinseszinsen — und müßt'
ich gleich deswegen in die Hölle rüuter für alle
Ewigkeit!“

„Von wem rebst Du denn?“
„Von dem da drüben, vom Oberförster!“
„Still, still! Jesus, wenn das der Just hört!“
Sie preßte ihm die kleine, braune Hand auf den
Mund.

Wütend stieß Mathias sie zurück. „Na und wenn
er's hört? Was dann weiter?“

„Um Himmelswillen, da müßtest Du gleich auf
der Stelle fort. Der Herr Baron ist ja sein Pfleg-
vater, und auf den schwört er wie auf den lieben
Herrgott selbst.“

dem schönen Einweihungsfeste abgebrochen werden.
Ein „Extratram“ führte die Basler Gäste um 7 Uhr
in ihre Stadt zurück, während die von der Residenz
und Umgebung Eingeladenen noch mit der Bundes-
bahn Vorlieb nehmen mußten.

Der „Rößtsaal“ war aber nicht lange leer, denn
gegen 8 Uhr versammelten sich die Dorfbewohner
ebenfalls baselst, um das Einweihungsfest auch
feiern zu können. Der Männerchor, die Musikge-
sellschaft, der Frauenchor, kurz alles war vertreten, um
ja den Anlaß verschönern zu helfen. Auch Bühnen-
künstler waren zugegen, kurz es war ein echtes Volks-
fest, das jedermann in Erinnerung bleiben wird.

Dem neuen Unternehmen wünschen wir ein
Glückauf und hoffen, nächstes Jahr in Prätteln die
gleichen Felerlichkeiten begehen zu können, wie in
Muttens.

Etwas, was nicht jedermann weiß.

(Fortsetzung)

Folgende kleine Liste veranschaulicht besser als
alle Worte die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der
Erde von den ersten Anfängen bis zur heutigen Zeit:

Am Ende des Jahres 1830 gab es	332 km Eisenbahnen
1840	7,379
1850	38,588
1860	108,012
1870	209,789
1880	372,429
1890	617,285
1900	790,125
1910	1,150,000

und heute dürfte die Länge des Eisenbahnnetzes der
Erde 1 250 000 überschritten haben.

Hiermit ist unsere Betrachtung zu Ende. Wir kön-
nen dieses Kapitel aber nicht schließen, ohne kurz
eines geistreichen Zukunftsbildes, das wir kürzlich
in einer englischen Monatschrift sahen, zu geden-
ken, umsomehr als dort hauptsächlich vom Verkehr
und seinen Hilfsmitteln die Rede ist. „Anfang und
Ende reichen sich die Hände“. In obigem Artikel
machten wir den Anfang. Wie ist nun das Ende?

Die erwähnte englische Zeitschrift bringt eine
Abbildung der äußerst belebten Londonerstraße „Pic-
cadilly“, wie sie im Jahre 2500 nach Chr. aussehen
soll. Unferetwegen hätte man ebensovort auch 2000
schreiben können, denn die noch vor uns befindlichen
80 Jahre des jetzigen Jahrhunderts werden noch so
unheimlich viel Neues bringen, daß es schon ver-
wegen ist, überhaupt nur schon aus dem Jahre 2000
ein Zukunftsbild bringen zu wollen. Aber item, es
heißt dort eben 2500. Also sehen wir mal zu.

Vor uns öffnet sich in unabsehbarer Länge, sehr
breit und beidseitig von himmelhohen Gebäuden mit
endlosen Stodwerken eingefast, die berühmte Lon-
doner Straße „Piccadilly“ des Jahres 2500, und
zwar in ihrer ganzen Ausdehnung von einem Glas-
dach bedeckt. Offenbar zur Fernhaltung von Regen,
Wind und sonstigen atmosphärischen Einflüssen. Nach
der Idee des Verfassers hätten also auch die Men-
schen des Jahres 2500 noch kein Mittelchen zur Aus-
schaltung der Temperatureinflüsse gefunden, trotzdem
wir jetzt schon Hagelkanonen zur Verschneidung des
Hagels von Weinbergen kennen!

Sodann das Straßenbild selbst. Auf der Straße,
so breit sie auch sein mag, keine menschliche Seele.
Die Straße, mit Rautchout, bezw. Gummi belegt,
ist nur für den riesigen Fahrverkehr bestimmt. Die
Fußgänger befinden sich auf über der Straße lie-
genden, beweglichen, auf Schienen rollenden, eigens
für den Fußgängerverkehr vorgesehenen „wandeln-
den“ Querstraßen, die ihr Publikum in den ver-
schiedensten Geschwindigkeiten von einem Ende der
riesenhafte langen Straße zum andern führen. Solche
wandelnbe Fußgängerpfade, welche speziell auf die-

Sie schließlich zur Tür und lauschte.

„Gott sei Dank, er geht schon fort und hat nichts
verstanden. Aber so was darfst Du ihn nicht hören
lassen.“

„Na, so sag' ichs zu Dir! Wegen ein paar Scheite
Holz, die ich—in höchster Not heimgeschleppt hab',
hat er mich einsperrern lassen. Und hernach wars
aus mit mir. Keiner hat mich mehr in Arbeit neh-
men wollen, und wenns ja einer getan hat, dann
ging die Hänjerei los, bis es zu einer Balgeret kam
und ich wieder aus dem Haus geworfen wurde. —
Und dann — dann — na, davon reden wir lieber
nicht — dann gab's wieder eine lange Untersuchungs-
haft — aus der hat man mich rauslassen müssen,
aber jetzt wars ganz vorbei. Daheim lag das frante
Weib, und Du warst da — so'n kleines, hungriges
Ding — da hab' ich aus reiner Not ein paar Reh-
böde und Hagen geschossen und bin dann wieder ins
Gefängnis gewandert, denn überall gibts ja Auf-
passer unter dem verwünchten Jägerwolf. Als Deine
Mutter in ihrem Armenjarg endlich eingescharrt war,
da zog ich meiner Wege, und Dich hat die Muhme
Elzner genommen. Ich bin in die
gen, weil ich mir einbildete, da gi
verdienen, und ich könnte Dich spät
Mann nachholen, damit war's nich
eben das Unglück immer im Gen
sich halbtot dran und kanns nicht
Teufel hole die ganze Welt und
(Fortsetzung folgt.)



Geschenkt von
Nyrrtha Blumet-
Raurstein
Basel

2. 1993



X museu...uttenz :      < 5/5 > 



  
**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Abonnementspreise

Gür Basel
und die ganze Schweiz:
1 Monat . . . Fr. 2.50
3 Monate . . . 7.—
6 . . . 12.—
12 . . . 22.—

Bei Postabonnements
30 Cts. Zuschlag.

Unter persönlicher Aufsicht
Zuschlag.

Für das Ausland Fr. 14.—
per Quartal; wo Post-
abonnements möglich auch
wöchentlich möglich.

Basler Nachrichten

Finanz- und Handelsblatt

(Intelligenzblatt der Stadt Basel)

Redaktion:

Serbergasse 40. • Telephon 3057.

Telephon der Handelsredaktion 5757.

Expedition:

Serbergasse 40. • Telephon 3041.

Postfach-Porto V 2400 (Basel).

Insertionspreise.

Die 1-spaltige Reklamette
zeile ober deren Raum:

Für Basel 50 Cts.

Für die Schweiz 50 Cts.

Für das Ausland 75 Cts.

Reklamen für 2.50. Bei

größeren Aufträgen Rabatt.

Insertate nehmen entgegen

die Expedition des

Blattes sowie sämt-

liche Annoncen-Bureau

des In- und Auslandes.

Für die Aufnahme von

Anzeigen an bestimmt vor-

geschriebenen Stellen aber

Tagen wird keine Verant-

wortlichkeit übernommen.

Druck und Verlag: Buchdruckerei zum Basler Gerichtshaus N.-G. Telephon 3339. — Annoncen-Regie: Publicitas A.-G. Schweiz. Annoncen-Expedition.

Neuestes.

Der Bundesrat wird sich am Montag mit dem Entwurf eines bringlichen Bundesbeschlusses über die Kontingenzierung der Einfuhr befassen. Danach kann der Bundesrat die Einfuhr bestimmter von ihm zu bezeichnender Waren beschränken oder von einer Bewilligung abhängig erklären.

Der Bundesrat hat sich am Freitag eingehend mit der Frage beschäftigt, wie die auf 1. April vorgesehene Liquidierung der Kohलगenossenschaft beschleunigt und wie vor Ende Juni der Kohlenpreis für den Konsumenten auf die heutige Marktlage gebracht werden könne.

Der Bundesrat wird am Montag die Vorlage betr. die Zollzuschläge zum Ausgleich der Geldentwertung beraten und sofort den Räten zugehen lassen.

Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement bringt in einem Kreisschreiben an die kantonalen Polizeidirektionen auf Fernhaltung aller den Arbeitsmarkt belastenden Ausländer.

Der Bundesrat hat auf Anfrage des Generalsekretariates des Völkerbundes gesagt, daß die Schweiz die Revisoren für die Geschäftsführung des Sekretariates in Genf stellen werde.

In der französischen Kammer verlangte Briand in einer Rede über die Politik des Kabinetts, daß das Gaus mit aller Klarheit der Regierung ihr Vertrauen geben oder verweigern müsse. Auf das Verhältnis zu Deutschland eintretend, erklärte Briand, es wäre eine Verneinung der Gerechtigkeit, wenn die Urheber des Krieges sich der Genugtuung entzögen und wenn Deutschland, dessen Fabriken und Bergwerke intakt geblieben seien, aus dem Krieg mit einem Vertrage hervorginge, der im alle Märkte der Welt öffnete, während Frankreich ins Elend geriete. Trotz alledem gebente Frankreich nicht mit systematischer Anwendung der Gewalt gegen Deutschland vorzugehen. Frankreich sei bereit, zu verhandeln und die Not, welche die Welt bedrücke, zu berücksichtigen. Die Rede Briands wurde von der Kammer mit großem Beifall aufgenommen und weitläufiger beurteilt, als die Regierungserklärungen vom Donnerstag. Die Kammer genehmigte zum Schluß ein Vertrauensvotum für die Regierung mit 475 gegen 68 Stimmen.

Dr. Simons hielt vor dem deutschen Reichstag die erwartete Rede über die Stellung Deutschlands zu Sowjetrußland und wies

Tagesbericht.

22. Januar.

O. Mit Spannung erwartet die Welt, was nächste Woche die interalliierte Ministerkonferenz in Paris bringen wird. Optimistische und pessimistische Prognosen wechseln miteinander ab. Bald heißt es, in der wichtigen Wiedergutmachungsfrage sei eine Einigung zwischen Deutschland und Frankreich so gut wie abgeschlossen, und die Konferenz brauche nur noch ihren Segen zu geben. Bald wird wieder alles widerrufen und behauptet, nur ein Diktat mit nachfolgenden Zwangsmaßnahmen könne Deutschland zur Ratifizierung bringen. Mit diesem Diktat ist es so eine Sache: die Miierten können wohl Deutschland eine bestimmte Wiedergutmachungssumme vorschreiben, ja sie müssen es gemäß dem Vertrag von Versailles sogar bis zum 1. Mai 1921 tun; aber Frankreich hält die Fixierung einer bestimmten Summe zurzeit noch für untunlich; will es dieser Auffassung Geltung verschaffen, so muß es entweder den Vertrag von Versailles verlegen oder sich mit den Deutschen arrangieren. Das Diktieren ginge also nicht so einfach, und es besteht bei der neuen französischen Regierung die deutliche Tendenz, mit gütlicher Verständigung auszukommen. Daher der Besuch Briands auf der deutschen Botschaft, der eigentlich das beste Omen für eine friedliche Abwicklung ist.

Als mögliche Verständigungsbasis wird am meisten ein Projekt diskutiert, das auf den Direktor der Wirtschaftsabteilung im französischen Außenministerium, Seydoux, zurückgeht und schon auf der Brüsseler Sachverständigenkonferenz im Dezember viel Beachtung gefunden hat. Den Deutschen würde bei Zugrundelegung dieses Projektes vorläufig unter beiderseitigem Verzicht auf wörtliche Erfüllung des Versailler Vertrages keine fixe Wiedergutmachungssumme vorgeschrieben, sondern nur eine für fünf Jahre gleich bleibende Annuität, als deren Betrag drei Goldmilliarden Mark genannt werden. Dabei sollen unter den deutschen Leistungen nicht so sehr Geldzahlungen als Lieferungen von Rohstoffen und Fertigfabrikaten für den Aufbau der zerstörten Gebiete die Hauptrolle spielen. Die

Spekulation machen zu wollen, Geld leihen, wenn er fürchten muß, daß es nach Ablauf von fünf Jahren mit französischen Forderungen bedrängt werden kann, die es bankrott machen? Wer wird Frankreich leihen, wenn er keine annähernde Kenntnis vom Umfang der französischen Aktiven hat und die Möglichkeit vor sich sieht, daß der Schuldner sich in fünf Jahren, um soeben zu bleiben, in militärische Abenteuer stürzt, die den Frieden Europas aufs neue gefährden? Wie soll Deutschland fleißig und rationell arbeiten, wenn es weiß, daß, je mehr es während der fünf Probejahre leistet, gerade auf Grund dieser seiner Leistungsfähigkeit desto unmäßigere Forderungen kommen werden? Sollen wir Neutrale, soll Amerika der Geldgeber sein, der unter diesen Umständen das Projekt Seydoux finanziert? Jemand jemand muß dies ja tun, sonst werden die auf die deutsche Regierung gezogenen Wiedergutmachungswchsel nirgends akzeptiert.

Auf alle diese Fragen gibt es nur eine Antwort: natürlich kennt man in Berlin und in Paris die Uebelstände, die die Vertagung der Festsetzung der Wiedergutmachungssumme mit sich bringt; aber weder die deutsche, noch die französische Regierung kann heute die Fixierung riskieren wegen des Wutgeheuls, das in den immer noch so mächtigen Nationalistenkreisen losginge, in Deutschland wegen der Höhe, in Frankreich wegen der Niedrigkeit des Betrages. Beiderseits zieht man eine sachlich schlechtere Lösung der besseren vor, die das Risiko eines großen Chauvinistenstrachs mit sich brächte. Man tröstet sich mit dem Zeitgewinn und hofft, in fünf Jahren werde sich besser mit den Reuten reden lassen. Und Europa sieht dieser Lösung, die keine Lösung ist, billigend zu. Wie bescheiden ist Europa geworden!

Oder wird, auch wenn sich Deutschland und Frankreich einigen, auf der Pariser Ministerkonferenz doch opponiert werden, und zwar von seiten Englands? Man traut dies an gewissen deutschen Stellen der englischen Politik zu, weil der durch das Projekt Seydoux bedingte intime deutsch-französische Handelsverkehr die kommerziellen Zirkel Englands stören könnte. Ob nun Deutschland die drei Goldmilliarden alljährlich in Kohlen oder in Fabrikaten

präsidenten gab, näher ausführt, schreibt das „Petit Journal“: Diese Note bringt interessante Aufklärungen über den gegenwärtigen Stand der Reparationsverhandlungen und über die Absichten der deutschen Regierung am Vorabend der Konferenz. Es zeigt sich die folgende sonderbare Lage: Frankreich anerkennt die teilweise Zahlungsunfähigkeit seines Schuldners und ist bereit, für den Augenblick bloß Teilzahlungen durch Annuitäten zu fordern, es fast sogar ein Abkommen ins Auge, wodurch Deutschland ein Teil der Gesamtschuld erlassen würde. Und Deutschland quittiert dieses Opfer, indem es neue Bedingungen stellt und droht, die Verhandlungen abzubrechen, wenn Frankreich darauf nicht eingehe. Diese Bedingungen, welche die Besiegten den Siegern auferlegen wollen, sind unerhört. Da ist zum Beispiel die Herabsetzung der Besetzungskosten in den Rheinlanden. Und dann verlangt Deutschland nichts weniger als die Revision der wichtigsten Vertragsartikel zu seinen Gunsten. Die französische Regierung hat in ihrer Ministererklärung verkündet, daß Frankreich nur im äußersten Falle zur Gewalt greifen werde, daß es Deutschland lieber überzeugen als zwingen will. Deutschland gefährdet aber durch diese seine Haltung diese Hoffnung, und wenn es der Konferenz eine allzu schwierige Aufgabe stellt, dann wird sich die Konferenz aufs neue mit Sicherungen beschäftigen und sich für deren Durchführung entscheiden.

„Excelsior“ bemerkt, wenn Deutschland sich in seiner Note zur Ausführung der Wünsche der Gegenseite bereit erklärt, so könne man angesichts der fünf Bedingungen, von denen Deutschland seine Bereitwilligkeit abhängig macht, diese Erklärung nicht ernst nehmen. Diese Bedingungen sind die Forderungen von Hugo Stinnes und der mächtigen Gruppe deutscher Industrieller, deren Führer er ist. Deutschland müsse doch wissen, daß Frankreich diese Bedingungen auch nicht einen Augenblick lang ernstlich in Betracht ziehen könne.

Auch das „Deubre“ erklärt, daß Deutschland die Annahme der vorläufigen Festsetzung der Wiedergutmachungen auf fünf Jahre an unannehmbar

genommen werden. Ausland werde ohne Hilfe Deutschlands nicht gefunden können. Es gelte deshalb, die Wege zu näheren Beziehungen zu suchen, wobei jedoch Deutschland bei allem Entgegenkommen auf seine Lage als besiegter Staat Rücksicht zu nehmen habe.

Die deutsche Delegation in Paris wird unter der Führung Bergmanns in den nächsten Tagen mit den Unterhändlern der Entente über die französischen Vorschläge zur Durchführung der Sachleistungen in Verhandlung treten, nachdem sich Bergmann jetzt von Berlin die deutschen Vorschläge geholt hat und im Einverständnis mit der Berliner Regierung verhandelt.

Nach Informationen aus London beabsichtigt Lloyd George die Absendung einer Note an die deutsche Regierung vorzuschlagen, welche auf die Entwaffnung dringt und dafür eine Frist ansetzt. Frankreich trete für eine möglichst kurze Fristsetzung ein.

Die französische Presse ist über die Bedingungen, die Deutschland vor der Annahme der Ratenzahlungsvorschläge aufstellt, erobert und bezeichnet die deutschen Begehren als unannehmbar.

In Berlin verlautet, daß im Anschluß an die Pariser Ministerkonferenz die Verhandlungen in Brüssel doch weitergeführt werden sollen.

In Ca
verwaltung
Bürgermei
nach einer
Arbeitslam
Der Ob
glen hat
schafflichen
Freigabe d
ausgespro
gegeben w
gung für
werden solle.

↓

den ersten. Sie seien auf die deutsche Regierung aus.

Auf deutscher Seite macht man seine Zustimmung zunächst von der Höhe der Annuitäten abhängig und bezeichnet die Summe von drei Goldmilliarden per anno als weit über die Leistungsfähigkeit Deutschlands hinausgehend. Ueber diesen Betrag wird noch verhandelt. Weit wichtiger aber als seine Höhe ist für Deutschland die Vorfrage, ob die Entente gewillt ist, auf folgende fünf Bedingungen einzugehen, von denen es sein Eintreten auf das Projekt Seydoux abhängig machen möchte: 1. Oberschlesien muß im Deutschen Reich verbleiben; 2. Herabminderung der Besatzungskosten; 3. Rückerstattung eines Teils der Handelskonnage; 4. Freiheit des Handels, worin mitinbegriffen ist die Lieferung von Rohstoffen; 5. Freigabe des beschlagnahmten deutschen Eigentums in den Ententeländern und Erleichterungen im Clearingverkehr.

Nehmen wir einmal an, auf einer der Pariser Konferenzen nachfolgenden deutsch-alliierten Genfer Konferenz komme nach Erfüllung oder Nichterfüllung obiger Bedingungen ein Annuitätenvertrag im Sinne des Projektes Seydoux unter vorläufigem Verzicht auf Fixierung der Gesamtentschädigung zustande. Tritt dann nicht gerade der Zustand ein, den man sich gewöhnt hat als den allerunerwünschtesten zu betrachten: die Perpetuierung der allgemeinen Unsicherheit über die Schuldverpflichtungen und Guthaben der wichtigsten Kontinentalstaaten? Gätte es nicht im dringendsten Interesse Europas gelegen, wenn Deutschland endlich einmal erfahren hätte, was es zu zahlen, Frankreich, was es zu fordern hat? Wer wird Deutschland, ohne eine wucherische

Vesorgung, daß dieses durch die Verquickung mit dem Orientproblem und andern heterogenen Dingen leiden könnte, die an den politischen Vorfällen von Paris auf den Markt kommen.

Die Friedensprobleme.

Die Pariser Ministerkonferenz.

Sp. Berlin, 21. Jan. Ag. (Wolff.) Die Konferenz der Regierungschefs in Paris wird sich voraussichtlich nicht mit vorläufigen Berichten der Entente-delegierten über das Wiedergutmachungsprogramm beschäftigen. Nach Mitteilungen aus Paris ist in Aussicht genommen, daß im Anschluß daran die Verhandlungen in Brüssel ihren Fortgang nehmen.

(-) Paris, 21. Jan. Der auf Sonntag Nachmittag zu erwartenden britischen Abordnung für die neue Ministerkonferenz werden außer Lloyd George, dem Minister des Aeußern, Lord Curzon, auch der Generalstabschef Marshall Wilson, der britische Delegierte in der Kommission zur Entwaffnung Deutschlands, Bingham, sowie mehrere Marinefachverständige und Beamte des Ministeriums des Aeußern angehören.

(-) Berlin, 21. Jan. (Europapress.) Wie verlautet, hat die Reichsregierung die Absicht, dem morgen nach Paris zurückkehrenden General Mollet eine Note über die Entwaffnungsfrage mitzugeben, fallen gelassen.

Die Wiedergutmachungen.

Sp. Paris, 21. Jan. Ag. (Sabas.) Zu der offiziellen deutschen Note, welche die Darlegungen, die der deutsche Botschafter am Dienstag Abend dem Minister-

machungen und der Entwaffnung vorzubereiten. Diesen Blättern zufolge ist die britische Regierung der Ansicht, daß Berlin in loyaler Weise sein Möglichstes getan hat, um seine Verpflichtungen zu erfüllen. Sie ist nicht geneigt, die Drohungen und Verdächtigungen Frankreichs zu billigen.

K. Berlin, 22. Jan. (Privattele.) Die Meldungen der Pariser Blätter über das Verhalten des Staatssekretärs Bergmann lassen erkennen, daß er in Paris zunächst unter derjenigen Weisung verhandelt hat, die ihm vor seiner Abreise in Berlin gegeben worden war. Erst nach der Abfahrt Bergmanns fand jene Wendung der Dinge statt, die die amtliche Erklärung des deutschen Außenministers an den französischen Botschafter und die Weitergabe dieser Instruktion an den deutschen Botschafter in Paris und an den Staatssekretär Bergmann zur Folge hatte. Auf Grund dieser neuen Instruktion wird jetzt einheitlich verhandelt. Es bestehen nunmehr keinerlei Differenzen mehr über die Auffassung dieser Instruktion zwischen dem Minister des Aeußeren und dem Reichsminister der Finanzen.

Weiter wird zu den Verhandlungen Bergmann von zuständiger Stelle erklärt, daß Bergmann voraussichtlich in den nächsten Tagen mit den Unterhändlern der Entente über die Seydoux'schen Vorschläge zur Durchführung von Sachleistungen in Verhandlungen treten wird. Diesen Verhandlungen werden formulierte deutsche Vorschläge zugrunde liegen. Heute sind aus Paris neue und wichtige Berichte Bergmanns im auswärtigen Amt eingelaufen.

Ueberlandbahn St. Jakob-Muttenz.

W. Die Gemeinde Muttenz freute sich am Freitag der Erfüllung eines seit Jahren gehegten Wunsches; sie empfing die ersten blumengekränzten Straßenbahnwagen in ihren Mauern. Als einzige Ortschaft in Basels nächster Umgebung war Muttenz bis gestern ohne Tramanschluß; es schien nahe, als ob das vom Naturschutzbund gehegte Wirsufelbühl mit seinen Erlen und Nachtigallen diese städtische Ausstrahlung mit einem Baubahn verhindere.

Mit den Muttenzern wohnten zahlreiche Persönlichkeiten aus Baselland und Baselstadt der Eröffnungsfestfeier des Trambahns, genauer gesagt des „Teilstückes St. Jakob-Muttenz der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn“ bei. Am rechten Wirsufer, auf Baselland Boden, landeten, vom Aeschenplatz hergefahren, drei Wagen der Basler Straßenbahn mit den Delegationen städtischer und basellandschaftlicher Behörden; von Muttenz stellten sich die Gemeindevertreter bei der hübsch dekorierten Haltestelle ein, begleitet von einem Kranz ehrenweinspendender Damen in alter Basellandtracht.

Regierungspräsident G. A. Bah aus Diestal begrüßte die Festgemeinde namens des Kantons Baselland, Abgeordnete der Basler Regierung, des Großen Rates, der Straßenbahnverwaltung, der Bundesbahnen, des Landrates von Baselland, der Gemeinde Muttenz und der benachbarten Ortschaften usw. Er dankte namentlich die Mitwirkung der Stadt Basel beim Zustandekommen des neuen Verkehrsmittels und gab in einem warmen „Glückauf“ der Hoffnung Ausdruck, daß die Ueberlandbahn der Wohlfahrt beider Halbkantone dienen möge. Regierungspräsident Dr. F. Hauser dankte Gruß und Einladung im Namen der Stadt Basel; er betrachtet die von Muttenz bis ins Zentrum des Basler industriellen Lebens führende Linie als ein Symbol der

wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit von Stadt und Land. Gemeindepräsident und Landrat Brüderrlin aus Muttenz gab den Gefühlen seines Dorfes Ausdruck, das sich lange gedulden mußte. Er blickte zurück auf die Vergangenheit: vor 40 Jahren verband bloß ein Steg die beiden Wirsufer; wie einst die Landstraße, so soll nun auch die Ueberlandbahn einen Aufschwung bringen. Merket Hoffnungen knüpft Muttenz an das heutige Ereignis; am romantischen Abhang des Wartenberges können noch viele Leute, denen die Stadtluft zu schwül wird, ihren Wohnsitz nehmen....

In diese Begrüßung schloß sich die Fahrt auf der noch baufrischen neuen Strecke, in gemächlicher Steigung der Bappel-Allee entlang aufwärts. Die roten Dächer und rötlichen Häuserreihen des Freibors erschienen viel Bevölkerung hatte sich bei der „Haltestelle Freiborf“ eingefunden. Die Wohnkolonie, deren Schöpfer an das Zustandekommen der Ueberlandbahn wesentlich beigetragen hatten, meldete sich ebenfalls mit einer freundlichen Begrüßung; die Schuljugend des Freibors sang frisch; und weder das Basellandlied des Wilhelm Senn „Wo Schönebuech bis Ammel“; sogar eine Erfrischung und eine Rauchspende durften nicht fehlen. Nach kurzem Halt ging die Fahrt weiter ins Festdorf Muttenz. Unter der Silhouette der Wartenberger Ruine blühte am Berghang ein Bällerschuß; beim Dorfeingang winkte die Schuljugend und hinter ihr das erwachsene Muttenz; aus der Menge ragten Waktrompetenrohre und Musikantenfederbüsche, und ein strammer Festmarsch empfing das Fuder der Ehrengäste, die an weißen und roten Blumensträußchen kenntlich waren.

Das Wort ergriff nun Landrat R. Müdin als Vertreter der Gemeinde Muttenz im Verwaltungsrat der Ueberlandbahn. Er entwickelte kurz die Geschichte der elektrischen Bahnverbindung Basel-Muttenz, gewissermaßen eine Leidensgeschichte für die Geduld des Dorfes Muttenz. Die ersten Bemühungen um eine Tram-

bahnverbindung reichen bis ins Jahr 1898 zurück; sie blieben erfolglos wegen des Umbaus des Güterbahnhofes. Anno 1908 wurden die ersten Konzessionsbegehren eingereicht; keines wurde weiter verfolgt, weil die Straßenbenützung in Basel nicht in gewünschtem Sinn geregelt werden konnte. Im Jahre 1908 kam aus dem Wirsed die Idee einer Verbindung zwischen Basel und Muttenz über Neue Welt, und in der Folge konkurrierten ein St. Jakob- und ein Neue Welt-Komitee, und darum ging die Geschichte nicht vom Fleck; im Jahre 1913 nahm sich der Landrat von Baselland der Ueberlandbahn an und erhielt die Konzession; noch einmal verzögerte sich der Bau wegen des Kriegsausbruches. Als schließlich 1915 die Basler Straßenbahnen eine Linie bis an die Wirsbrücke bei St. Jakob erbaut hatten, wurde bald darauf ein letzter energischer Anlauf genommen, und heute ist Muttenz am Ziel seiner Wünsche. Den Charakter eines heimeligen Bauerndorfes wird die Ortschaft nun allerdings immer mehr verlieren; möge aber auch die neue Entwicklung ihr zum Guten dienen.

Als der Redner geschlossen hatte, stimmte die Jugend den Gästen von jenseits der Wirs zu Ehren das Lied „Basel am mirn Mh“ an. Dann durfte sie in einer Gratisfahrt die neue Bahn ausprobieren, und die Festgäste begaben sich ins Köhli, zu einem vom Verwaltungsrat angebotenen Imbiß. Regierungspräsident Dr. Tannen wiederholte den Gruß der basellandschaftlichen Behörden; insbesondere dankte er den anwesenden Vertretern der beiden Kantonalbanken für ihre Bemühungen um die Finanzierung des Projektes. St. Jakob-Muttenz soll nur ein Teilstück sein; die Fortsetzung der Ueberlandbahn vorläufig bis nach Diestal wird nicht auf einmal kommen können. Die Bahnbestrebungen dürften rascher an ihr Ziel gelangen, wenn vorerst Muttenz-Pratteln als weiteres Teilstück gebaut wird. Die Vorbereitungen dafür sind im Gang; übers Jahr soll die Einweihung sein.

Herr Prof. Dr. Speiser, den Regierungsrat Laner als den großen Förderer des Basler Straßenbahnwesens im besonderen begrüßt hatte, ergriff das Wort, um seiner Freude über das Zustandekommen dieser Bahnverbindung auszudrücken. Er hatte sich seinerzeit einen anderen Weg vorgestellt: eine Linie der städtischen Straßenbahnen gleich wie in die übrigen Vororte Basels. Das wäre rascher gegangen; nun hat Baselland aber zum Entgelt die Möglichkeit, die Ueberlandbahn weiter hinauf zu bauen; dessen freuen sich auch die Basler aufrichtig, denn immer kommen sie gern ins Baselland. „Ohne alle Rivalität wünschen wir, daß die energische und klug geführten wirtschaftlichen Bestrebungen von Baselland sich weiter gut entwickeln werden.“

Als Vertreter einer Konkurrenzfirma, wie er sich humorvoll ausdrückte, sprach zum Schluß Herr F. Christen, Präsident der Kreisdirektion II der Bundesbahnen. Die S. B. A. legen nie einem Unternehmen Hindernisse in den Weg, das den Vorortsverkehr zu verbessern sucht; denn für sie bildet der Vorortdienst eine große Belastung. Möge die neue Bahn die Freundschaftsbände zwischen Stadt und Land fester knüpfen.

Das hat sie offenbar schon am Einweihungstag getan. Harmonisch verliefen die kurzen Stunden des Beisammenseins; Muttenz hatte zur Feier des Tages mancherlei bekannte und verborgene Talente aufgeboten. Mehrere poetische Begrüßungen, in denen Hoffnungen, Enttäuschungen und nun wieder die neuen Hoffnungen oft recht launisch zum Ausdruck kamen, wechselten mit Musikvorträgen der Muttenzer Dorfmusik und mit Gesängen der Ehrenjungfern.

Als sich die Gesellschaft gegen 7 Uhr auflöste und die auswärtigen Gäste elektrisch stadtmwärts fuhren, schiedten sich die Behörden und Vereine von Muttenz zu einer eigenen Tramssolemnität an, um den wichtigen Tag froh ausklingen zu lassen.



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

**Johann Jakob Obrecht: Chronik von MuttENZ 1904-1912.
MuttENZer Schriften 4. MuttENZ 1991**

23.12.1906: im 'jahrbuch' prozess um erbschaft, im 'neujahrsblatt' 1907 dreissigerwirren, geschichte von muttENZ angekündet - wiedervereinigung - tram	61
14.11. und 26.12. tram	94
19.3.1911 tramangelegenheit auch 1.april	110
20.8. gemver: tram	116
15.12.1911 gutachten tramsprojekte	120
16.1.1912 referat ü tramfrage d LR emil ramstein	120

siehe:

- Rudolf Pleuler: 75 Jahre Basler Verkehrs-Betriebe.
Basel 1970. Seite 51ff.
- Alex Leupin: Vorgeschichte BUeB BHbl 1967

Tram/Iselin

34, 42, 43, 48!

Tram/Obrecht

22, 26, 27, 36, 37, 61, 63, 72, 94, 110-112, 116

60 Jahre Tram in Basel NIZ Mai 1955 → III 206

31.1.1950: Belastungsprobe der neuen Traumbriete bei St. Jakob ergibt ein sehr gutes Resultat, so dass am Abend die ersten fahrplanmässigen Trauzüge die neue Briete be-
fahren: BAB 6.302

14.2.1950: Strassenverkehr auf die neue Strassenbahnbrücke,
Beginn der Abbruch der alten Brücke.



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

An die
hohe Regierung des Kantons Baselland
Liestal.

Hochgeehrte Herren!

Sie haben den Unterzeichneten eine Reihe von Fragen betr. die Konzessionierung einer elektrischen Bahn Basel-Liestal zur Begutachtung und Beantwortung vorgelegt.

Nach Einsichtnahme der bezüglichen Akten, Besprechung mit Ihrer Delegation und gemeinsamer Besichtigung der Tracén und Anhörung der beidseitigen Vertreter der Konzessionsbewerber und des Gemeinderates von Muttenz, gestatten wir uns Ihnen folgenden Bericht zu erstatten:

Wir haben aus den Besprechungen den Eindruck erhalten, daß, abgesehen von der Tracéfrage, beide Komitees sich nicht absolut auf ihre Konzessionseingaben bzw. die dort genannten Annahmen versteifen, sondern geneigt sind, sich soweit möglich den Verhältnissen anzupassen. Da eine Verständigung der Komitees und Interessenten in letzter Stunde uns nicht aussichtslos erscheint, so haben wir in unserem Berichte uns auch nicht starr an deren Eingaben gehalten.

Frage 1. „Welches der beiden Projekte für eine elektrische
„Bahn Basel-Liestal, dasjenige über Neue-Welt oder
„dasjenige über St. Jakob verdient in volkswirt-
„schaftlicher und technischer Beziehung den Vor-
„zug vor dem andern?“

„Ist eventuell eine Kombination beider Linien
„empfehlenswert?“

Zu Frage 1. Vorerst darf gesagt werden, daß sich beide Projekte für den Betrieb als Tramways oder aber als Ueberlandlinie bauen lassen. Man hat sich nur vor Beginn der Bauausführung klar zu werden, was für Zwecken diese Linie jetzt und in der Zukunft dienen soll und dementsprechend seine EntschlieÙungen zu treffen, bezw. die bezüglichen Bedingungen und Vorschriften aufzustellen. Jedes der beiden Komitees wird mit Rücksicht auf die Konzessionserteilung einerseits und die Subventionierung durch den Kanton andererseits die bezüglichen Verpflichtungen eingehen, sodaß also in dieser Beziehung beide Tracés gleich gewertet werden können. Wir werden über die Frage, welche Betriebsart zu empfehlen sei und welche Bauausführung daher zu Grunde gelegt werden sollte, uns im Abschnitt über Frage 4 besonders äußern.

In technischer Beziehung bieten beide Tracés ungefähr gleich wenig Schwierigkeiten; die Höhenüberwindungen sind für beide sozusagen auf den Meter gleich, dagegen steht doch für den Verkehr mit Basel — obwohl es sich auch nur um rund $\frac{1}{2}$ km Minderlänge handelt — die Linie über St. Jakob im entschiedenen Vorteil, insbesondere deshalb, weil dieser Verkehr unstreitig der Hauptverkehr sein und bleiben und ohne Zweifel die größte Frequenz zeitigen wird. Für die volkswirtschaftliche Wertung dürfen nur die wechselseitigen Verkehrsbeziehungen — die Frequenz — ausschlaggebend sein. Im vorliegenden Fall ist es daher die Linie über St. Jakob, die den Vorzug verdient.

Es muß gesagt werden, daß die Neue-Welt-Gegend bezw. das ganze dortige Gebiet von maximal 500 m Breite links der Birs so in unmittelbarer Nähe der Birseck-Bahn liegt, daß für dieses Gebiet eine neue Linie nicht als Erfordernis bezeichnet werden darf. Anders dagegen für das Gebiet nordwestlich von Muttenz bis Schänzli. Wenn dieses Gebiet von der neuen Linie durchzogen wird, so wird es Basel erheblich näher gerückt und seine Erschließung

geför
stim
nehr
ihres
bis z
gebe
Vor
Kar
eine
und
dir
we
str
S.
er
sp
sc

is
f
l

dert. Analoge Gründe dürften für Baselstadt be-
nend sein, indem dessen Regierung sich in ihrer Ver-
lassung an das Eisenbahndepartement zum Ausbau
Netzes durch Erstellung einer Linie über St. Jakob
zur Kantonsgrenze bereit erklärt. Muttenz und Liestal
in der Linienführung über St. Jakob entschieden den
zug. Es wird mit Recht hervorgehoben, daß der ganze
Steinsteil dadurch nicht nur dem Schänzli, sondern auch
dem wichtigen Stadtteil Basels mit den Fabriken St. Jakob
und den Lagerhäusern und den Güteranlagen der S. B. B.
näher gerückt werde. Es darf auch nicht übersehen
werden, daß die Linienführung über St. Jakob den un-
erwarteten Vorteil hat, einen leichten Anschluß an die
S. B. B.-Gütergeleise früher oder später ohne weiteres zu
ermöglichen, da sie an denselben direkt vorbeiführt, was
speziell der weiteren Entwicklung wegen nicht zu unter-
schätzen ist.

Der Berührung des Rangier- und Güterbahnhofes Basel
ist überhaupt eine hohe Bedeutung beizumessen. Ueber
kurz oder lang wird derselbe vergrößert und zum eigent-
lichen Haupttrangierbahnhof des deutsch-schweizerischen
Verkehrs ausgebaut werden müssen, was selbstredend eine
kräftige Alimentation des Kleinbahnverkehrs bedeutet.

Sodann wird man sich auch der Tatsache nicht ver-
schließen können, daß die bauliche Entwicklung Basels sich
weit mehr in der Richtung St. Jakob-Muttenz hinzieht, als
in der Richtung Neue-Welt, was für die Prosperität und
den wirtschaftlichen Wert der projektierten Linie wieder-
um von großem Einfluß sein wird.

Für die Linienführung über Neue-Welt haben
sich nur die Gemeinden im Birstal ausgesprochen. Es würde
dann ein Gemeinschaftsverkehr ab Neue-Welt bezw. Ruch-
feld Richtung Baselstadt umgekehrt stattfinden und damit
eine dritte Bahn die gleichen Geleiseanlagen mitbenützen
und mitzahlen helfen. Dies eine Moment, das auch den

Gemeinden im Birstal, deren Interessen identisch sind mit denjenigen der beiden Straßenbahnen, zu gute käme, muß jedoch bei der Tracé-Beurteilung außer Betracht fallen. Es bleibt zu Gunsten der Linienführung über Neue-Welt nur das andere ebenfalls geltend gemachte Moment: die Möglichkeit der besseren Verbindung der beiden basel-landschaftlichen Kantonsteile. Dieser Verkehr wird — das liegt in der Natur der Sache — gegenüber dem direkten Verkehr mit dem Hauptverkehrszentrum Baselstadt, das zugleich eben das wirtschaftliche Zentrum beider Halbkantone ist, nur ein relativ kleiner sein und muß sich daher dem letztern unterordnen. Eine Verbindungslinie zwischen der Birseck-Bahn und der direkten Hauptlinie über St. Jakob darf füglich späterer Zukunft, wir meinen der Zeit überlassen werden, welche durch intensivere Ueberbauung einen erheblichen Lokalverkehr garantiert.

In der Besprechung von Muttenz ist auf die Bodensee-Toggenburgbahn verwiesen worden, die mit teurem Geld eine direkte Verbindung der abgelegenen Kantonsteile mit dem Kantonshauptort St. Gallen geschaffen habe. Wir glauben, daß die Verhältnisse hier und dort sich nicht so ohne weiteres vergleichen lassen. St. Gallen ist eben nicht nur Kantonshauptort, sondern auch das Hauptverkehrs- und Industriezentrum des ganzen dortigen Gebietes verschiedener Kantone. Analog dem Verhältnisse von Baselstadt und Liestal ist dort St. Gallen und Herisau, welches letzteres trotz bestehender Schmalspurbahn-Verbindung über Winkeln durch die Bodensee-Toggenburg-Bahn nunmehr die schon längst angestrebte ganz direkte Verbindung mit seinem Handelszentrum St. Gallen endlich erreicht hat. — Das herangezogene Beispiel stimmt also für Liestal-Basel, bezw. für die Verbindung des östlichen Kantonsteils mit Basel, aber weniger gut für diejenige des östlichen mit dem westlichen Kantonsteil. Aus dem

gleichen Beispiel geht auch hervor, daß sich der Verkehr nicht nach Gemeinde- oder Kantonsgrenzen richtet, sondern eben möglichst direkt nach Hauptverkehrs- und Handelszentren tendiert. Zur Erhärtung dieses Satzes könnten eine Menge von Beispielen schweizerischer und ausländischer Provenienz zitiert werden.

Es ist ferner geltend gemacht worden, daß es bei einer allfälligen Verstaatlichung der Nebenlinien (Rückkauf durch den Kanton Baselland) von Vorteil sein würde, wenn das ganze Netz auf eigenem Gebiete liege. Wir können diesem Umstande keine oder doch nur ganz untergeordnete, nicht ins Gewicht fallende Bedeutung zumessen. Denn auch bei einer Verstaatlichung oder beim Bau der Linien durch den Kanton ist und bleibt es Hauptsache, daß die in Frage kommenden Strecken den möglichst direkten Weg des größten Verkehrs und der größten Interessen gehen.

Aus allen diesen Gründen kommen wir zu dem Schlusse, daß der Konzession für die Hauptlinie über St. Jakob entschieden der Vorzug zu geben ist.

Ein Verbindungsstück Birseckbahn-Baslerweg für den interkantonalen Verkehr kann für später in Aussicht genommen und erstellt werden, sobald sich das Bedürfnis hierfür geltend macht.

Frage 2. „Sind Aenderungen an den vorliegenden Projekten, insbesondere in Bezug auf das Tracé angezeigt und eventuell welche?“

Zu Frage 2. Unter Verweis auf die bei den Akten liegenden längern Ausführungen des Herrn Oberingenieur U. Siegrist in Basel vom 14. Juni 1910 möchten wir bezüglich der Tracéföhrungen in Muttenz und Pratteln folgendes bemerken:

Zu Frage 1. Vorerst darf gesagt werden, daß sich beide Projekte für den Betrieb als Tramways oder aber als Ueberlandlinie bauen lassen. Man hat sich nur vor Beginn der Bauausführung klar zu werden, was für Zwecke diese Linie jetzt und in der Zukunft dienen soll und dementsprechend seine EntschlieBungen zu treffen, bezw. die bezüglichen Bedingungen und Vorschriften aufzustellen. Jedes der beiden Komitees wird mit Rücksicht auf die Konzessionserteilung einerseits und die Subventionierung durch den Kanton andererseits die bezüglichen Verpflichtungen eingehen, sodaß also in dieser Beziehung beide Tracés gleich gewertet werden können. Wir werden über die Frage, welche Betriebsart zu empfehlen sei und welche Bauausführung daher zu Grunde gelegt werden sollte, uns im Abschnitt über Frage 4 besonders äußern.

In technischer Beziehung bieten beide Tracés ungefähr gleich wenig Schwierigkeiten; die Höhenüberwindungen sind für beide sozusagen auf den Meter gleich, dagegen steht doch für den Verkehr mit Basel — obwohl es sich auch nur um rund $\frac{1}{2}$ km Minderlänge handelt — die Linie über St. Jakob im entschiedenen Vorteil, insbesondere deshalb, weil dieser Verkehr unstreitig der Hauptverkehr sein und bleiben und ohne Zweifel die größte Frequenz zeitigen wird. Für die volkswirtschaftliche Wertung dürfen nur die wechselseitigen Verkehrsbeziehungen — die Frequenz — ausschlaggebend sein. Im vorliegenden Fall ist es daher die Linie über St. Jakob, die den Vorzug verdient.

Es muß gesagt werden, daß die Neue-Welt-Gegend bezw. das ganze dortige Gebiet von maximal 500 m Breite links der Birs so in unmittelbarer Nähe der Birseck-Bahn liegt, daß für dieses Gebiet eine neue Linie nicht als Erfordernis bezeichnet werden darf. Anders dagegen für das Gebiet nordwestlich von MuttENZ bis Schänzli. Wenn dieses Gebiet von der neuen Linie durchzogen wird, so wird es Basel erheblich näher gerückt und seine Erschließung

gefördert. Analoge Gründe dürften für Baselstadt bestimmend sein, indem dessen Regierung sich in ihrer Vernehmlassung an das Eisenbahndepartement zum Ausbau ihres Netzes durch Erstellung einer Linie über St. Jakob bis zur Kantonsgrenze bereit erklärt. Muttenz und Liestal geben der Linienführung über St. Jakob entschieden den Vorzug. Es wird mit Recht hervorgehoben, daß der ganze Kantonsteil dadurch nicht nur dem Schänzli, sondern auch einem wichtigen Stadtteil Basels mit den Fabriken St. Jakob und den Lagerhäusern und den Güteranlagen der S. B. B. direkt näher gerückt werde. Es darf auch nicht übersehen werden, daß die Linienführung über St. Jakob den unstreitigen Vorteil hat, einen leichten Anschluß an die S. B. B.-Gütergeleise früher oder später ohne weiteres zu ermöglichen, da sie an denselben direkt vorbeiführt, was speziell der weiteren Entwicklung wegen nicht zu unterschätzen ist.

Der Berührung des Rangier- und Güterbahnhofes Basel ist überhaupt eine hohe Bedeutung beizumessen. Ueber kurz oder lang wird derselbe vergrößert und zum eigentlichen Hauptrangierbahnhof des deutsch-schweizerischen Verkehrs ausgebaut werden müssen, was selbstredend eine kräftige Alimentation des Kleinbahnverkehrs bedeutet.

Sodann wird man sich auch der Tatsache nicht verschließen können, daß die bauliche Entwicklung Basels sich weit mehr in der Richtung St. Jakob-Muttenz hinzieht, als in der Richtung Neue-Welt, was für die Prosperität und den wirtschaftlichen Wert der projektierten Linie wiederum von großem Einfluß sein wird.

Für die Linienführung über Neue-Welt haben sich nur die Gemeinden im Birstal ausgesprochen. Es würde dann ein Gemeinschaftsverkehr ab Neue-Welt bzw. Ruchfeld Richtung Baselstadt umgekehrt stattfinden und damit eine dritte Bahn die gleichen Geleiseanlagen mitbenützen und mitzahlen helfen. Dies eine Moment, das auch den

Gemeinden im Birstal, deren Interessen identisch sind mit denjenigen der beiden Straßenbahnen, zu gute käme, muß jedoch bei der Tracé-Beurteilung außer Betracht fallen. Es bleibt zu Gunsten der Linienführung über Neue-Welt nur das andere ebenfalls geltend gemachte Moment: die Möglichkeit der besseren Verbindung der beiden basel-landschaftlichen Kantonsteile. Dieser Verkehr wird — das liegt in der Natur der Sache — gegenüber dem direkten Verkehr mit dem Hauptverkehrszentrum Baselstadt, das zugleich eben das wirtschaftliche Zentrum beider Halbkantone ist, nur ein relativ kleiner sein und muß sich daher dem letztern unterordnen. Eine Verbindungslinie zwischen der Birseck-Bahn und der direkten Hauptlinie über St. Jakob darf füglich späterer Zukunft, wir meinen der Zeit überlassen werden, welche durch intensivere Ueberbauung einen erheblichen Lokalverkehr garantiert.

In der Besprechung von Muttenz ist auf die Bodensee-Toggenburgbahn verwiesen worden, die mit teurerem Geld eine direkte Verbindung der abgelegenen Kantonsteile mit dem Kantonshauptort St. Gallen geschaffen habe. Wir glauben, daß die Verhältnisse hier und dort sich nicht so ohne weiteres vergleichen lassen. St. Gallen ist eben nicht nur Kantonshauptort, sondern auch das Hauptverkehrs- und Industriezentrum des ganzen dortigen Gebietes verschiedener Kantone. Analog dem Verhältnisse von Baselstadt und Liestal ist dort St. Gallen und Herisau, welche letzteres trotz bestehender Schmalspurbahn-Verbindung über Winkeln durch die Bodensee-Toggenburg-Bahn nunmehr die schon längst angestrebte ganz direkte Verbindung mit seinem Handelszentrum St. Gallen endlich erreicht hat. — Das herangezogene Beispiel stimmt also für Liestal-Basel, bezw. für die Verbindung des östlichen Kantonsteils mit Basel, aber weniger gut für diejenige des östlichen mit dem westlichen Kantonsteil. Aus dem

gleichen Beispiel geht auch hervor, daß sich der Verkehr nicht nach Gemeinde- oder Kantonsgrenzen richtet, sondern eben möglichst direkt nach Hauptverkehrs- und Handelszentren tendiert. Zur Erhärtung dieses Satzes könnten eine Menge von Beispielen schweizerischer und ausländischer Provenienz zitiert werden.

Es ist ferner geltend gemacht worden, daß es bei einer allfälligen Verstaatlichung der Nebenlinien (Rückkauf durch den Kanton Baselland) von Vorteil sein würde, wenn das ganze Netz auf eigenem Gebiete liege. Wir können diesem Umstande keine oder doch nur ganz untergeordnete, nicht ins Gewicht fallende Bedeutung zumessen. Denn auch bei einer Verstaatlichung oder beim Bau der Linien durch den Kanton ist und bleibt es Hauptsache, daß die in Frage kommenden Strecken den möglichst direkten Weg des größten Verkehrs und der größten Interessen gehen.

Aus allen diesen Gründen kommen wir zu dem Schlusse, daß der Konzession für die Hauptlinie über St. Jakob entschieden der Vorzug zu geben ist.

Ein Verbindungsstück Birseckbahn-Baslerweg für den interkantonalen Verkehr kann für später in Aussicht genommen und erstellt werden, sobald sich das Bedürfnis hierfür geltend macht.

Frage 2. „Sind Aenderungen an den vorliegenden Projekten, insbesondere in Bezug auf das Tracé angezeigt und eventuell welche?“

Zu Frage 2. Unter Verweis auf die bei den Akten liegenden längern Ausführungen des Herrn Oberingenieur U. Siegrist in Basel vom 14. Juni 1910 möchten wir bezüglich der Tracéföhrungen in Muttenz und Pratteln folgendes bemerken:

a) *MuttENZ:*

Wir halten die vorgesehene *hakenartige* Führung der Führung der Linie durch die Dorfstraße MuttENZ für eine sehr unglückliche und unnötige. Die dortigen Einwohner verlangen sogar, daß diese Querfahrerei noch bis zur Warteck, d. h. von $\frac{1}{3}$ km auf $\frac{2}{3}$ km verlängert werde. Daß sich solche lokale bzw. örtliche Wünsche bei jedem solchen Projekte hervordrängen, ist begreiflich, sie können und dürfen im Interesse des Ganzen nicht berücksichtigt werden. Wenn man in großen Städten sich nicht scheut, im Interesse der Erreichung einer besseren Reisegeschwindigkeit, in völlig bebauten Quartieren Straßenbahn-Haltestellen in Abständen von über 300 m und in Außenquartieren 400 m und mehr zu legen, so darf man bei den hier vorliegenden Verhältnissen, mit viel geringerem Verkehr und Bebauung sich mit einer Haltestelle nächst der Mitte des ganzen Dorfes entschieden begnügen, die geringern Bau- und Betriebskosten, die Verkürzung der Linie und Verbilligung der Taxen gar nicht gewertet.

So viel uns bekannt, würden auch die Straßenbahnen des Kantons Baselstadt aus den eben angeführten Gründen vom „Baselweg“ nur direkt gegen die Dorfmitte heranzufahren.

Wir beantragen, das Tracé vom Baselweg möglichst direkt gegen die Mitte des Dorfes MuttENZ zu führen und nach Kreuzung der Dorfmitte wiederum möglichst direkt die Südspitze des Hardwaldes zu gewinnen.

b) *Pratteln:*

Um den beiden Verkehrsgebieten S. B. B.-Bahnhof und Dorf Pratteln, soweit dies die übrigen gegenüberstehenden Interessen zulassen, möglichst Rechnung zu tragen, wird an Stelle eines geraden Tracés von der Südspitze des Hardwaldes bis S. B. B.-Buholz zwischen den zwei Haltestellen Pratteln-Bahnhof und Pratteln-Dorf ein sanftes S einzulegen sein. Erstere als Haltestelle wird richtiger-

weise 150—200 m südlich der S. B. B.-Station angenommen und letztere als Station 100 bis 150 m südlich des Friedhofes in Aussicht genommen.

Im übrigen halten wir das angenommene Tracé, Detailstudien vorbehalten, für zweckentsprechend gewählt.

Frage 3. „Ist der Ueberlandbahnbetrieb oder der Tram-
„bahnbetrieb wünschenswert?“

Zu Frage 3. Bei einer über 13 km langen Linie kann unseres Erachtens nur ein Ueberlandbetrieb in Frage kommen, denn *nur* er ermöglicht es, auf den offenen Strecken eine genügend erhöhte Geschwindigkeit anzuwenden, wodurch die mittlere Reisegeschwindigkeit auf eine annehmbare Höhe gebracht werden kann. Je mehr eine solche vorhanden ist, umso eher wird dieselbe, insbesondere Sonntags, vom Ausflugspublikum benützt, umso eher wird ein Lokalreisender diese statt der S. B. B. benützen; kurz umso eher und in größerem Maße wird sich eine Rendite einstellen, die es indirekt wieder ermöglicht, vermehrte Fahrleistungen zu bieten und damit die Frequenz, soweit dies überhaupt möglich ist, weiter zu steigern.

Zu diesem Behufe ist es nötig, daß soweit immer zugänglich, eigenes Tracé gewählt und die Straße nur dort benützt wird, wo lokale Verhältnisse dazu zwingen, wie in der Stadt und den Dörfern. Das Rollmaterial sollte nicht nur für die höhern Maximalgeschwindigkeiten konstruiert sein, sondern auch wenigstens 2,20 m Kastenbreite besitzen, um ein angenehmes Reisen zu ermöglichen. Ebenso wird man rationellerweise statt der üblichen 550 Volt eine höhere Spannung 800—1000 Volt als Fahrdrachtspannung wählen.

Die Wahl einer Ueberlandbahn-Ausführung und -Betrieb schließt natürlich nicht aus, daß derselbe, da wo es nötig ist, in einen Trambetrieb übergehen, bezw. als

ein solcher durchgeführt werden kann, nicht dagegen umgekehrt. Also auch aus dieser Erwägung heraus, wird es sich rechtfertigen, die erstere Type ins Auge zu fassen. Wenn man sich vergegenwärtigt, wie die eigentlichen Trambahnen sowohl in Außengebieten wie in den Städten selbst trachten, ihre Reisegeschwindigkeiten zu erhöhen, sukzessive leistungsfähigeres Rollmaterial beschaffen und trotz vermehrten Bau- und Betriebsaufwendungen ihre Rechnung dabei finden und überdies hiefür beim Reisepublikum — das ja gegenüber früher je länger je mehr Anforderungen stellt — nur Anerkennung findet,

so ließe sich die Anlage als reine Trambahn bei den hier vorliegenden Verhältnissen entschieden nicht rechtfertigen.

Frage 4. „Sind die in den Berichten zu den Projekten „aufgestellten Berechnungen über Bau und Betrieb zutreffend?“

Zu Frage 4:

a) *Baukosten:* Es hält natürlich schwer, ohne eingehende Studien an Ort und Stelle über diese Fragen erschöpfend Auskunft zu geben, immerhin glauben wir, daß im allgemeinen mit den kilometrischen Ansätzen der beiden Komitees auszukommen sein dürfte, sie variieren auch nicht stark voneinander, ausgenommen im Posten für das Rollmaterial, welcher insbesondere vom Neuwelt-Komitee entschieden viel zu niedrig angesetzt worden ist. Wenn man genügendes Rollmaterial anschaffen will und solches die annehmbare maximale bzw. mittlere Reisegeschwindigkeit ermöglicht, so wird man diesen Posten noch um weitere Fr. 340,000. — erhöhen müssen.

Wir stellen die maßgebenden Zahlen wie folgt zusammen, unter gleichzeitiger Beifügung der einzelnen entsprechenden Kilometeransätze der Birsigtalbahn (bis Rodersdorf) und des Gesamtansatzes der Birseckbahn.

Neuwelt-Komitee St. Jakob-Komitee B. T. B. 1910
Eigene Strecke 13 1/2 km. Totale Strecke 14,8 km.

	in rd. Zahlen pro km Fr.	Total Fr.	in rd. Zahlen pro km Fr.	Total Fr.	in rd. Zahlen pro km Fr.
Bauleitung etc.	3,000.—	40,000.—	3,000.—	45,000.—	3,100.—
Expropriation	14,800.—	200,000.—	13,000.—	193,000.—	10,100.—
Unterbau	21,700.—	289,500.—	21,000.—	311,000.—	20,700.—
Oberbau	24,700.—	327,000.—	24,000.—	355,000.—	19,500.—
Leitungen	10,000.—	136,000.—	11,000.—	163,000.—	9,300.—
Hochbau	4,400.—	60,000.—	3,500.—	52,000.—	22,900.—
Rollmaterial	13,400.—	180,000.—	35,300.—	522,000.—	34,500.—
Telephon und Verschiedenes	5,000.—	67,500.—	4,000.—	26,000.—	3,600.—
Im ganzen	97,000.—	1,300,000.—	115,000.—	1,700,000.—	123,500.—
Birseckbahn (6,4 km)					118,500.—
Reinach-Aesch (7,7 km)				ohne Rollmaterial	52,000.—

Unter Verweis auf das oben unter Antwort 3 Gesagte haben wir von Fr. 1,700,000.— auszugehen. Hiezu wären für den Fall der Erstellung der Verbindungsstrecke Neuwelt-Baslerweg besonders zu rechnen Fr. 200,000.—

oder zusammen Fr. 1,900,000.—

Gemäß ihrer Erklärung vom 5. Jan. 1910 ist die Regierung von Baselstadt bereit, den auf ihrem Gebiet liegenden Teil (bis St. Jakob) selbst zu erstellen, der entsprechende Betrag des Vorschlages kommt also in Wegfall oder rund Fr. 200,000.—

Es bleiben dann hierseits Fr. 1,700,000.—

Hiezu glauben wir, daß, um gegenüber Unvorhergesehenem (Steigerung der Löhne und Materialien etc.), besser gewappnet zu sein, noch Fr. 150,000.—

(ca. 9 %) zugeschlagen werden sollten also Kapitalbedarf total Fr. 1,850,000.—

b) *Betriebskosten und Rentabilität*: Die *Berechnungen des Neuwelt-Komitees* stützen sich, ohne Berücksichtigung der Frequenz, auf die Einnahmen bzw. Ausgaben für den Zugskilometer. Bezüglich der vorgesehenen Fahrten muß bemerkt werden, daß unserer Ansicht nach die Lokalfahrten in Liestal ganz unrentabel sind und besser wegfallen bis auf einige wenige genau auf die Fabrikzeiten abgestimmte Extrafahrten. Die Zugskilometer reduzieren sich alsdann auf $\frac{3}{4}$ der Angaben des Komitees und man erhält hierfür folgende Gewinn- und Verlust-Rechnung:

$\frac{3}{4} \times 440,000 = 330,000$ Zugskilometer \times	
15 Rp./Zgkm.	= Fr. 50,000. —
Erneuerungsfonds-Einlage ab	<u>„ 15,000. —</u>
	Rest <u>Fr. 35,000. —</u>
Reservefonds-Einlage Fr. 2,600. —	
$1\frac{3}{4}\%$ Verzinsung des ganzen Anlagekapitals von total	
Fr. 1,850,000. —	= „ <u>32,400. —</u> Fr. <u>35,000. —</u>

Das *St. Jakobs-Komitee* legt seinen Berechnungen umgekehrt nicht die Zugskilometer, sondern die vorauszusehende Frequenz zu Grunde. Für die Festlegung der bezüglichen Zahl werden die Verhältnisse im Birstal und der S. B. B.-Verkehr Basel-Liestal zu Rate gezogen. Als mittlere Reisedistanz werden 8 km = $\frac{1}{2}$ Gesamtbahnlänge angenommen bei 3 Rp. mittlerer Reisenden-Einnahme pro km.

Die damit berechneten Einnahmen sind:

1,330,000 Personen \times 8 km =	
10,640,000 Pers. km \times 3 Rp. =	Fr. 319,000. —
Dazu an weitem, andern Einnahmen	<u>„ 45,000. —</u>
und damit Total-Einnahmen von	Fr. 364,000. —
Die Ausgaben sind rubrikenweise berechnet mit total	<u>„ 237,000. —</u>
sodaß ein Betriebsüberschuß von	Fr. 127,000. —

berechnet ist. Der Betriebskoeffizient ist 65 % oder also der Betriebsüberschuß 35 % der Einnahmen.

Zur besseren Beurteilung der Frequenzzahlen etc. stellen wir nachstehend zusammen :

1. die Einwohnerzahlen 1910, soweit sie für die 3 bzw. 4 Ueberlandlinien in Frage kommen, und die dazu gehörigen Frequenzziffern 1910 der betreffenden S. B. B.-Stationen ;
2. in Tabellenform die Leistungen und Ergebnisse der betreffenden Ueberlandlinien.

(Siehe beigefügte Tabelle.)

Für das *Birstal*, wo zwei Ueberlandbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen sich in den Verkehr teilen, ergeben sich an Hand obiger Daten folgende Zahlen:

Ein- wohner	Reisende der zwei Kleinbahnen:	Reisende der S. B. B. :
2900	B. A. 562,000	85,000
1500 2000	B. B. 1,539,000	110,000
2100		95,000
400		
8900	2,101,000	290,000
	oder	oder
	= 236 Fahrten pro Tal- Einwohner	= 33 Fahrten pro Taleinwohner
	(exkl. Baselstadt)	
	= 7 $\frac{1}{4}$ fache des S. B. B.- Lokalverkehrs	= 14 % des Klein- bahnverkehrs

Für *Basel-Liestal* haben wir folgende analoge Zahlen:

Einwohner	Reisende der Ueberlandbahn:	Reisende der S. B. B.:
Muttenz 2700		210,000
Pratteln 3300		265,000
Frenkendorf 1500	Berechnungen: 1. Bei obigem Ansatz von 236 Fahrten pro Taleinwohner ergeben sich 3,400,000 Reisende 2. Bei obigem Ansatz von 14% bzw. dem zirka 7fachen des S.B.B.-Verkehrs ergäben sich 7,200,000 Reisende	165,000
Füllinsdorf 1100		350,000
Liestal 6000		990,000
14,600		= 68 Fahrten pro Taleinwohner, d. h. der S.B.B.-Lokalverkehr ist gut doppelt so groß, im Verhältnis zu der Taleinwohnerzahl, als im Birstal.

Wenn auch die zwei berechneten Zahlen nur zu Vergleichen dienen sollen, so darf doch daraus und vor allem aus den über 2 Millionen Kleinbahnreisenden des Birstales, dem Vergleich des S. B. B. - Verkehrs (auch bei weniger reichlichem Fahrplan auf der Birstallinie) und der Einwohnerzahlen beider Täler, geschlossen werden, daß die vom St. Jakob-Komitee auf anderem Wege berechnete jährliche Reisendenzahl von

1,330,000

nicht zu hoch gegriffen ist.

Wir sind der Ansicht, daß das Erträgnis auf Stadtgebiet hier besser ganz außer Berücksichtigung fällt; ein-

mal wird dieser Verkehr je nach der sich einstellenden Frequenz unter Umständen von der Stadt Basel durch Zwischenwagen z. B. bis St. Jakob zum Teil mitbesorgt und dann wird die Stadt in dieser oder jener Form wohl Gewinnbeanspruchung erheben wollen. In Berücksichtigung davon haben wir für die *mittlere Reisedistanz* statt der 8 km nur mit $5\frac{1}{2}$ km zu rechnen. Zur Beurteilung dieser Zahl seien folgende Distanzen notiert:

Kantonsgrenze-Muttenz rund	3 km
Muttenz-Pratteln	$3\frac{1}{2}$ —4
	n
Kantonsgrenze-Pratteln	$6\frac{1}{2}$ —7 km
Kantonsgrenze-Liestal rund	13
	n

Eine mittlere Reiselänge von $5\frac{1}{2}$ km kann also nicht als übersetzt bezeichnet werden, auch nicht, wenn man die Einwohner- und Verkehrszahlen längs der Linie noch entsprechend zur Wertung des zu erwartenden Verkehrs heranzieht.

Bezüglich Betriebskoeffizienten ist die Basel-Aesch Bahn mit 78% pro 1910 am ungünstigsten, was bei näherem Zusehen erklärlich. Die Nachbarbahn ist mit 65% erheblich günstiger. Die Birsigtalbahn war 1909 noch günstiger (61%), ist aber 1910 mit 71% wohl das, was sich für die annähernd gleich lange Strecke Basel-Liestal bei richtigem Bau und Betrieb erreichen läßt. Das Komitee St. Jakob rechnet mit 65%, das Neuwelt-Komitee mit 73%. Wir wollen mit diesem hohen Ansatz die Rechnung durchführen. Für den Betriebsüberschuß sind alsdann entsprechend 27% der Einnahmen einzusetzen und die Rechnung ergibt damit folgende Zahlen: 1,330,000 Personen \times $5\frac{1}{2}$ km = 7,300,000 Personenkilometer.

$7,300,000$ Personenkilometer \times 3 Rp. \times 27% = Fr. 59,100.—

was folgende Verteilung des Betriebsüberschusses ermöglichte:

Erneuerungsfond	Fr. 15,000. —
Reservefonds	„ 2,600. —
ca. $2\frac{1}{4}$ % Verzinsung von 1,85 Millionen bzw. ca. $2\frac{1}{2}$ % Verzinsung von 1,65 Millionen (ohne Ver- bindungsstück)	„ 41,500. — <u>Fr. 59,100. —</u>

Gestützt auf diese Berechnungen darf gesagt werden, daß ein jährlicher Betriebsüberschuß von Fr. 50,000. — bis Fr. 60,000. — erwartet werden kann, der neben Dotierung der Fonds von Anfang an eine etwa 2 bis $2\frac{1}{2}$ %ige Verzinsung des gesamten aufgewendeten Baukapitals von 1,85 bzw. 1,65 Millionen ermöglicht. Die mit diesem Baukapital mögliche rationelle Bauausführung einerseits und die Ergebnisse der anderen oben genannten Basler Ueberlandbahnen lassen erwarten, daß auch diese, eine stark bevölkerte Gegend durchziehende Linie, in wenig Jahren der Durchschnittsrendite dieser Bahnen von 4 % sich nähern wird.

Die bei seriöser Wertung sich ergebenden Resultate müssen für schweizerische Verhältnisse als günstige bezeichnet werden und rechtfertigen die Ausführung der Linie.

Frage 5. „Liegen die Voraussetzungen der §§ 1 und 3 des Gesetzes betr. finanzielle Beteiligung von „Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen d. d. 27. Juli 1908 vor?“

Zu Frage 5: Gestützt auf das Vorangehende ist unsererseits diese Frage unzweifelhaft zu bejahen.

Frage 6. „Begutachtung bezüglich des Baues nur von „der Strecke Basel-MuttENZ.“

Zu Frage 6: Die Gemeinde MuttENZ hat die Konzession für eine Trambahn MuttENZ-Basel mit einer Tracéführung über St. Jakob selbst nachgesucht (Gesuch an

das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 22. Sept. 1911), das Gesuch bedarf selbstverständlich auch der Zustimmung von Baselstadt. Nun hat aber Baselstadt sich ja bereit erklärt (Vernehmlassung an das eidg. Eisenbahndepartement vom 5. Januar 1910), entweder eine Trambahn bis Muttenz unter gewissen Bedingungen und Beiträgen selbst zu bauen oder aber für eine Ueberlandbahn (weitere Verständigung betr. Betrieb vorbehalten) die städtische Strecke bis St. Jakob selbst zu bauen.

Für den Fall, daß nur ein eigentliches Tramway gebaut werden will, ohne Bedacht auf eine spätere Fortsetzung talaufwärts, so halten wir es für das einzig Richtige, daß alsdann den kantonalen Straßenbahnen von Baselstadt die Konzession erteilt wird.

Will man aber eine Ueberlandbahn bis Liestal und eventuell später weiter talaufwärts in Aussicht nehmen, so ist gegenüber einer besonderen Konzession für die Strecke Basel-Muttenz Stellung zu nehmen. Auf jeden Fall kann für eine Trambahn nur bis Muttenz nicht von der im Subventionsgesetz genannten Bedingung eines erheblichen Interesses für den Kanton oder einen erheblichen Teil desselben gesprochen werden. Eine Subvention hiefür, auf Grund des Gesetzes vom 27. Juli 1908, ist abzulehnen, auch die begleitenden Gesetzeserläuterungen sprechen von der 13 km langen Strecke Basel-Liestal als einem Ganzen.

Wir sind der Ansicht, daß die Konzession an das St. Jakobs-Komitee zu erteilen sei, mit der Verpflichtung, für den Fall, daß wider Erwarten sich die Finanzierung der ganzen Strecke vorläufig als unmöglich erweisen sollte, alsdann als erstes Teilstück und trotzdem in gleicher Ausführung und Qualität die Strecke bis Muttenz zu erstellen und zu betreiben sei.

In beiden Fällen halten wir nach den bereits genannten und unserer Ansicht nach loyalen Erklärungen

der Regierung von Baselstadt über den Bau der Stadtstrecke und über deren Betrieb eine beidseitige annehmbare Verständigung für leicht möglich.

Wir halten gemäß unsern vorangehenden Darlegungen das Unternehmen als Ganzes für existenzberechtigt und es sollte getrachtet werden, demselben von Anfang an zur Ausführung zu verhelfen.

Würde aber einstweilen nur die Strecke Basel-Muttenz zustande kommen, so wären nebst den Bedingungen über die Art und Weise der Bauausführung auch noch die Rückkaufsbedingungen zu formulieren und der Rückkaufspreis festzusetzen, welcher letzterer gleich dem Erstellungswert (Bauwert) weniger so vielmal 4% desselben, als Betriebsjahre bis zum Rückkaufstermin verflossen sind, betragen dürfte.

St. Gallen und Zürich, den 14. Oktober 1911.

Kilchmann, Ing.

Studer, Ing.

Baselstadt 136,000 Einwohner (1910).

Birsigtal-Bahn.		Reinach-Aesch-Bahn.		Birseck-Bahn.		Basel-Liestal-Bahn.	
Binningen	6300 Einw.			Münchenstein	2900 Einw.	Muttenz	2700 Einw.
Bottmingen	900 "			S. B. B. (1910)	85,000	S. B. B. (1910)	210,000
Oberwil	1700 "	Reinach	1500 Einw.	Arlésheim	2000 Einw.	Pratteln	3300 Einw.
Therwil	1000 "			S. B. B.	110,000	S. B. B.	265,000
etc.	"	Aesch	2100			Frenkendorf	1500 Einw.
		Pfeffingen	400			Füllinsdorf	1100 Einw.
		S. B. B.	95,000			S. B. B.	165,000
						Liestal	6000 Einw.
						S. B. B.	350,000

	Länge km	Zugskilometer		Reisende total	Betriebsüberschuß							
		total	per Bahn- km		total	per Bahn-km	per Zugs- km	per Reisende und Bahn-km	Betriebs- Koeffizient	Total- Rendite		
Birsigtalbahn 1909	13	246,000	19,000	1,690,000	Fr. 127,000. —	Fr. 9800. —	50 Rp.	0,58	61%	4,3%		
1910	17	271,000	16,000	1,510,000	" 96,000. —	" 5600. —	35 "	0,37	71%	4%		
Basel-Aesch 1910	7,7	139,200	18,000	562,000	" 20,500. —	" 2600. —	15 "	0,47	78%	3 1/2%		
Birseck-Bahn 1910	6,4	233,500	36,500	1,540,000	" 61,000. —	" 9500. —	26 "	0,62	65%	4 1/2%		
Neuwelt-Liestal	13,5	440,000	30,400		"	66,000. —	"	4600. —	15 "	73%	4%	
	14,5											
	16,5											
reduziert		330,000	23,000		"	50,000. —	"	3500. —	15 "	73%	1 3/4%	
St. Jakob-Liestal	13,5			1,330,000	"	66,000. —	"		20 "	65%	2,6%	
	16											
reduziert				"	"	127,000. —	"	8000. —		0,53	65%	4%
				"	"	59,000. —	"			0,34	73%	2 1/4%



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Bericht

des

Regierungsrates an den Landrat

betreffend

eine elektrische Bahn Basel-Liestal.

(Vom 2. April 1913.)

Schon im Jahre 1905 ist durch Beschluß Ihrer Behörde vom 25. März der Elektrizitätsgesellschaft Alioth die Bewilligung zur Benützung von Kantonsstraßenterrain zum Bau und Betrieb einer **elektrischen Trambahn von Basel (über St. Jakob) nach Liestal** erteilt worden. Das Konzessionsgesuch jener Gesellschaft wurde dann aber nicht weiter verfolgt, nachdem die Regierung von Basel-Stadt mit aller Bestimmtheit abgelehnt hatte, die St. Jakobstraße für eine Trambahn zur Verfügung zu stellen.

Im Oktober 1906 bewarb sich dann die **Birseckbahn** um die Konzession für eine **Trambahn Neuwelt-MuttENZ-Pratteln**; sie ließ jedoch nachträglich dieses Gesuch wieder fallen und reichte im Juli 1909 ein neues ein für eine elektrische Bahn **Neuwelt-MuttENZ-Pratteln-Liestal**.

Im November desselben Jahres folgte das Gesuch eines **Initiativkomitees**, mit dem Vertreter des Gemeinderats Liestal an der Spitze, für eine **elektrische Bahn Basel (Aeschenplatz)-St. Jakob-Liestal-Sissach**. Der Einfachheit halber wird dieses Komitee in unserm Berichte mit „**St. Jakobkomitee**“ bezeichnet. In der Folge setzten sich die Birseckbahn und das

St. Jakobkomitee miteinander in Beziehung, um über die Erstellung der beiden Linien womöglich eine Verständigung herbeizuführen. Als eine solche nach langwierigen Verhandlungen nicht zu Stande kam, hat das St. Jakobkomitee im Januar 1911 sein Konzessionsgesuch dahin erweitert, daß es sich auch um die Erstellung des Teilstückes Neuwelt-Muttentz bewarb. Mit Rücksicht auf den Umstand sodann, daß Basel-Stadt sich dahin ausgesprochen hat, das Teilstück Aeschenplatz-St. Jakob selber bauen zu wollen, hat das St. Jakobkomitee in ganz jüngster Zeit, nämlich mit Schreiben vom 4. Februar 1913, dem eidgen. Eisenbahndepartement gegenüber die Erklärung abgegeben, daß es auf die Konzessionserteilung für das genannte Teilstück verzichte und daher bloß die Konzession für eine Linie St. Jakob (Kantonsgrenze) nach Liestal-Sissach nachsuche.

Endlich hat die **Gemeinde Muttentz** im Oktober 1911 sich um die Erteilung einer Konzession für eine **Trambahn Basel-St. Jakob-Muttentz** beworben.

Das **Trace** der verschiedenen Projekte, wie sie nun vorliegen, ist folgendes :

↪ I. St. Jakob (Kantonsgrenze)-Liestal-Sissach.

Die Linie nimmt ihren Anfang an der Kantonsgrenze bei St. Jakob — die Strecke Aeschenplatz (Basel)-St. Jakob soll durch die Basler Straßenbahnen erstellt werden — geht nach Ueberschreitung der Birsbrücke längs der Kantonsstraße bis zur Abzweigung der Straße nach Birsfelden, von dort in gerader Richtung nach Muttentz und durchquert diese Ortschaft etwa 150 m oberhalb der Brücke beim Bachgraben. Sie führt dann, die Südspitze des Hardwaldes berührend, gegen Pratteln, und zwar zunächst ca. 150 m südlich der Bahnstation, dann in einem leichten Bogen gegen das Dorf hin und zieht sich längs der Obermattstraße bis zum Buholz. Hier biegt

das Trace mit der Linie Basel-Olten nach Süden um, folgt derselben bis zur Straßenüberführung bei Frenkendorf, wo es die Bundesbahnen auf eigener Brücke überschreitet, um in die Rheinstraße einzumünden und sich längs dieser auf der östlichen Seite über Schönthal bis zur Strafanstalt in Liestal hinzuziehen. Von hier geht die Linie auf der Kantonsstraße bis zum Exerzierplatz, dann längs derselben auf der nördlichen Seite, durch das Dorf Lausen wieder auf der Kantonsstraße, zweigt bei der Kreuzung der Straße mit der Bundesbahn nach Norden ab, um dem Parallelweg bis Sissach zu folgen und mündet daselbst in die Kantonsstraße ein mit dem Endpunkt beim Gasthof z. Löwen.

In MuttENZ ist von der Durchquerung der Dorfstraße an bis zum Kirchplatz auf eine Länge von 500 m eine Abzweigung für den Lokalverkehr vorgesehen.

Sodann ist im vorliegenden Projekt eine Verbindung von MuttENZ mit der Birseckbahn in Neuwelt in Aussicht genommen auf den Zeitpunkt, in welchem hiefür ein wirkliches Bedürfnis vorliegen wird.

Endlich ist angenommen, daß die Strecke Liestal-Sissach einstweilen nicht gebaut wird.

II. Projekt Neuwelt-MuttENZ-Pratteln-Liestal.

Die Linie beginnt in Neuwelt, wo sie von der Birseckbahn abzweigt; sie folgt in östlicher Richtung dem Verlauf einer Gemeindestraße, überschreitet auf eigener Brücke den Gewerbekanal und die Birs, von wo nach Kreuzung der Straße Münchenstein-MuttENZ bei Unterwardt die Straße wieder erreicht wird. Von hier folgt die Bahn annähernd dieser Straße bis zum Dorfeingang von MuttENZ, führt die Dorfstraße hinunter bis ca. 150 m oberhalb dem „Warteck“ und biegt dann nach Osten um in der Richtung gegen Pratteln. Von MuttENZ bis Liestal

ist das Trace sozusagen identisch mit demjenigen des St. Jakobprojektes.

III. Elektrische Straßenbahn Basel-Muttenz.

Es wird angenommen, daß die Bahn auf baselstädtischem Gebiete durch die Basler Straßenbahnen erstellt wird. Der Anschluß erfolgt bei St. Jakob; von hier folgt die Linie so viel als möglich auf eigenem Trace immer der Landstraße auf der nordöstlichen Seite über Schänzli nach Muttenz. Von „Warteck“ führt sie auf der Dorfstraße bis zur Kirche. Die Birs wird auf der bestehenden Straßenbrücke überschritten. —

Diese drei Projekte haben wir sowohl in technischer als auch in volkswirtschaftlicher Beziehung durch zwei Fachmänner, die Ingenieure Kilchmann und Studer, begutachten lassen; der bezügl. Expertenbericht ist Ende des Jahres 1911 den Mitgliedern Ihrer Behörde zugestellt worden. Derselbe weist nach, daß das Ueberlandbahnprojekt über St. Jakob unbedingt den Vorzug vor den andern Projekten verdiene und er empfiehlt dessen Ausführung bis Liestal. Auch der Regierungsrat von Basel-Stadt nimmt den Standpunkt ein, daß das Neuweltprojekt zur Zeit nicht in Betracht kommen könne. Ferner haben auf gestellte Anfrage hin schon im Jahre 1909 die Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und Liestal sich für das St. Jakobprojekt ausgesprochen gegenüber dem Neuweltprojekt. Für letzteres sind in der Folge die Gemeinderäte von Münchenstein, Aesch, Reinach und Arlesheim eingetreten. Mittelst Eingabe vom 27. Januar 1912 hat sodann der Gemeinderat von Liestal das St. Jakobprojekt neuerdings zur Konzessionierung empfohlen. Diese Eingabe war von den Gemeinderäten der 29 nachstehenden Gemeinden mitunterzeichnet: Birsfelden, Bubendorf, Füllinsdorf, Hersberg, Lupsingen, Seltisberg, Ziefen, Buckten,

Buus, Häfelfingen, Itingen, Känerkinder, Nußhof, Rickenbach, Rothenfluh, Sissach, Thürnen, Wittinsburg, Zunzgen, Bennwil, Bretzwil, Diegten, Eptingen, Langenbruck, Lauwil, Niederdorf, Oberdorf, Titterten und Waldenburg.

Mit Rücksicht endlich auf den Umstand, daß die schweizerischen Bundesbahnen den Rangierbahnhof Wolf über das Schänzli bis gegen Pratteln hinauf in aller nächster Zeit erweitern werden, kann es erst recht keinem Zweifel unterliegen, daß die Linie über St. Jakob die einzig richtige ist.

Es ist nun noch des nähern zu erörtern, durch wen das Projekt zur Ausführung kommen soll. Sofern gemäß unserm Vorschlage an der direkten Linie über St. Jakob festgehalten wird, so kann von den drei Konzessionsbewerbern die Birseckbahn nicht mehr weiter in Frage kommen und was die Gemeinde Muttenz anbelangt, so hat diese, wie noch darzulegen sein wird, unter gewissen Vorbehalten für einstweilen auf Geltendmachung ihres Konzessionsbegehrens verzichtet, sodaß nur noch das **St. Jakob-Komitee** übrig bleibt.

Nun ist aber in einer am 1. Mai 1912 in Basel abgehaltenen Konferenz von Delegierten der beiden Regierungen von einem Vertreter von Baselstadt die Frage aufgeworfen worden, ob nicht das Projekt St. Jakob-Muttenz-Liestal durch eine Aktiengesellschaft zur Ausführung sollte gebracht werden, bei welcher die Kantone Baselstadt und Baselland sowie die interessierten Gemeinden das nötige Kapital aufzubringen hätten. Diese Anregung ist dann wenige Tage später auch im hierseitigen Landrate gemacht worden durch Einbringung folgender Motion:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Landrate beförderlichst zu berichten, ob nicht mit der Regierung von Basel-Stadt Verhandlungen eingeleitet werden sollen zur Prüfung der Frage der Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer elektrischen Ueber-

landbahn Basel-Liestal gemeinsam mit dem Kanton und der Einwohnergemeinde Basel-Stadt, dem Kanton Baselland und den in Betracht fallenden basellandschaftlichen Gemeinden. Im fernern soll die Frage geprüft werden, ob die Konzession für diese Bahn nicht seitens des Kantons Baselland auf den Namen des Kantons verlangt werden soll zu Handen der zu gründenden Aktiengesellschaft der beiden Kantone und der in Betracht fallenden basellandschaftlichen Gemeinden.“

Auf gestellte Anfrage hat sich Basel-Stadt in einem Schreiben vom 15. August 1912 bereit erklärt, an der Prüfung der Frage, ob die Bahn nicht durch die beiden Kantone in Form einer Aktiengesellschaft gebaut und betrieben werden solle, mitzuarbeiten, wenn hierorts dieser Wunsch ausgesprochen werde und der Gedanke seitens der interessierten Gemeinden nicht auf allzu großen Widerstand stoße. Die hierseitigen beteiligten Gemeinden ihrerseits gaben in einer gemeinsamen Besprechung der Ansicht Ausdruck, es sollte ihnen Gelegenheit geboten werden, sich zu erklären, wie sie sich zu der in Vorschlag gebrachten Lösung des Bahnbaues, insbesondere inbezug auf die finanzielle Beteiligung, stellen.

Zufolge dieser Kundgebungen wurde ein Projekt über einen gemeinsamen Bau der gesamten Strecke Aescholplatz bis Liestal sowie über eine gemeinsame Finanzierung entworfen und, nachdem sich zu demselben der Vorsteher des Finanzdepartements von Basel-Stadt in einer Besprechung in zustimmendem Sinne geäußert, den hierseitigen Gemeinden durch das nachfolgende Kreisschreiben vom 28. September 1912 mitgeteilt:

„Nachdem in Sachen der Erstellung einer elektrischen Schmalspurbahn Basel-St. Jakob unterm 11. ds. eine Besprechung mit Delegierten Ihrer Gemeinden stattgefunden und seither auch mit Baselstadt weitere Unterhandlungen geführt worden, sind wir nunmehr im

Falle, Ihnen über die finanzielle Gestaltung des Unternehmens einige Mitteilungen zu machen, speziell auch darüber, welche Aktienbeteiligung den einzelnen beteiligten Gemeinden überbunden werden dürfte.

Nach § 6 des Gesetzes vom 27. Juli 1908 betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen müssen die Baukosten zu wenigstens $\frac{2}{3}$ in Aktien aufgebracht werden, sodaß also höchstens ein Drittel des Anlagekapitals in Obligationen bestehen darf. Im fernern bestimmt das Gesetz, daß die Beteiligung des Staates bei Schmalspurbahnen 20 % der Baukosten für die auf Kantonsgebiet entfallenden Strecken in Aktien betragen soll und diejenige der interessierten Gemeinden zusammen 10—20 %. Bei der großen wirtschaftlichen Bedeutung, welche im Spezialfalle das Zustandekommen einer Schmalspurbahn Basel-Liestal für einzelne der beteiligten Gemeinden hat, kann es nicht zweifelhaft sein, daß der Beitrag der letztern auf zusammen 20 % muß festgesetzt werden.

Die Gesamtkosten einer Ueberlandbahn mit direkter Linienführung vom Aeschenplatz in Basel über St. Jakob bis nach Liestal sind zu veranschlagen

auf	Fr. 2,200,000. — ;
hievon entfallen auf die Strecke im Kanton Baselstadt	<u>„ 320,000. — ,</u>
sodaß die Kosten auf hierseitigem Gebiet zu stehen kommen auf	Fr. 1,880,000. — .

Hievon haben in Aktien zu übernehmen :

der Staat 20 % oder Fr. 376,000. —
die Gemeinden 20 %

oder	<u>„ 376,000. —</u>	<u>„ 752,000. —</u>
sodaß anderweitig noch aufzubringen sind		Fr. 1,128,000. — ,

und zwar

in Aktien Fr. 501,300. —

in Obligationen „ 626,700. — Fr. 1,128,000. —

Es ist nun in Aussicht genommen, daß die Ueberlandbahn Basel (Aeschenplatz)-St. Jakob-Liestal durch eine von den Kantonen Baselland und Baselstadt und den beteiligten Gemeinden ins Leben zu rufende Aktiengesellschaft erbaut werden soll und daß an die Gesamtkosten im Betrage von Fr. 2,200,000. — in Aktien zu übernehmen hätten :

1. a) der Staat Baselland

Fr. 375,000. —

b) die 5 basellandschaftl. Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf u. Liestal zusammen

„ 375,000. —

Fr. 750,000. —

2. der Staat Baselstadt nebst Korporationen zusammen

„ 750,000. — „ 1,500,000. —

so daß noch verbleiben Fr. 700,000. —, welche durch Ausgabe von Obligationen aufzubringen wären.

Für die Höhe der Aktienbeteiligung der einzelnen Gemeinden sollen nach § 3 des Eisenbahnsubventionsgesetzes maßgebend sein die Einwohnerzahl und die Steuerkraft, sodann aber auch das volkswirtschaftliche Interesse, das die einzelnen Gemeinden am Zustandekommen der Bahn haben.

Nach Maßgabe der Bevölkerungszahl hätten von den auf die Gemeinden entfallenden Fr. 375,000. — in Aktien zu übernehmen

	Bevölkerungszahl	Betreffnis
Muttenz	2,703 oder 18,50 %	Fr. 69,370. —
Pratteln	3,251 „ 22,25 %	„ 83,430. —
Frenkendorf	1,504 „ 10,25 %	„ 38,430. —
Füllinsdorf	1,062 „ 7,50 %	„ 28,150. —
Liestal	6,072 „ 41,50 %	„ 155,620. —
	<hr/> 14,612	<hr/> 100 % Fr. 375,000. —

Werden aber auch die übrigen Faktoren, namentlich das volkswirtschaftliche Interesse der einzelnen Gemeinden an dem Zustandekommen einer Bahn in Berücksichtigung gezogen, so erscheint folgende Zuteilung als gerechtfertigt:

Muttenz	Fr. 110,000. —	29,33 %
Pratteln	„ 75,000. —	20 „
Frenkendorf	„ 20,000. —	5,33 „
Füllinsdorf	„ 15,000. —	4,0 „
Liestal	„ 155,000. —	41,50 %
	<hr/> 375,000	<hr/> 99,96 %

Unserer Einladung gemäß ist im Laufe des Monats November in allen 5 Gemeinden über die ihnen zuge dachte Aktienbeteiligung abgestimmt worden. Drei Gemeinden, Muttenz, Pratteln und Frenkendorf, haben die Vorschläge abgelehnt und nur zwei, Füllinsdorf und Liestal, haben denselben zugestimmt und auch diese beiden nur unter gewissen Vorbehalten. So hat Liestal u. a. die Bedingung gestellt, daß die Führung der Ueberlandbahn bis Sissach in Aussicht genommen und dementsprechend die Strecke Liestal-Sissach mitberechnet werde.

Vom Finanzdepartement von Baselstadt ging mit Schreiben vom 21. Dezember 1912 die Rückäußerung ein, daß sich die dortige Straßenbahn-Kommission zum Gedanken der Gründung einer Aktiengesellschaft zum Betriebe einer Ueberlandbahn Basel-St. Jakob-Liestal günstig ausgesprochen habe, mit dem Vorbehalte, daß das Teilstück Aeschenplatz-Kantonsgrenze nicht in die Gemein-

schaft einbezogen, sondern auf Rechnung der baselstädtischen Straßenbahnen sollte gebaut werden. Mit Rücksicht auf die erfolgte Ablehnung der Gemeinden erscheine eine Weiterverfolgung des Projektes vorläufig nicht dringend. Immerhin habe die Straßenbahnkommission ein generelles Projekt genehmigt, wonach eine Straßenbahnlinie vom Aeschenplatz nach St. Jakob so gebaut werden soll, daß sie auch als Ueberlandbahn gebaut werden könnte; die Straßenbahndirektion sei auch beauftragt worden, ein endgültiges Projekt vorzulegen. —

Von diesem Schreiben haben wir dem Gemeinderat Muttenz sowie dem St. Jakobkomitee Kenntnis gegeben zur Rückäußerung, welche Stellung sie bei der neuen Sachlage einnehmen.

Vom St. Jakob-Komitee ist die Erklärung eingegangen, daß es an seinem Konzessionsgesuche festhalte, das letztere allerdings, wie bereits oben erwähnt ist, dahin modifiziert habe, daß es sich nicht mehr auf das Gebiet von Baselstadt erstrecken soll. In dem bezüglichen Schreiben des Komitees vom 17. Januar 1913 heißt es u. a.:

„Durch den Beschluß der Behörden in Basel, wonach Baselstadt das Teilstück bis an die Kantonsgrenze selber erstellen werde, sodaß ein Ueberlandbahnbetrieb stattfinden kann, scheint uns die Situation nun abgeklärt zu sein. Einmal wissen wir nun, daß gemäß dem Schreiben des Regierungsrates des Kantons Baselstadt vom 17. August 1912 an Ihre Behörde das Projekt einer Linie über Neuwelt dermalen aussichtslos ist und es sich zur Zeit nur um eine Linie über St. Jakob handeln kann. Sodann wissen wir, daß der Einmündung der von uns projektierten Ueberlandbahn auf das Gebiet von Baselstadt keine Schwierigkeiten mehr entgegen stehen, da Baselstadt das Teilstück St. Jakob-Aeschenplatz selber zu bauen gewillt ist und eine Verständigung zwischen den interessierten Landesteilen außer Frage steht.“

Die Gemeinde Muttenz ihrerseits hat in ihrer Versammlung vom 11. Februar 1913 erklärt, daß sie nunmehr mit der Erteilung einer Konzession für eine Ueberlandbahn (statt für eine bloße Trambahn) bis nach Liestal einverstanden sei, in der Annahme immerhin, daß einstweilen nur bis Muttenz gebaut werde; daß sie ferner zu Händen einer Aktiengesellschaft eine Subvention von Fr. 100,000. — beschlossen habe. An diese Subvention sind jedoch verschiedene, zum Teil sich widersprechende Vorbehalte geknüpft. So wird die Erstellung einer Zweiglinie durch das Dorf bis zur Kirche vorbehalten und verlangt, daß zwischen die Züge der Ueberlandbahn ein Tramverkehr bis zur Kirche eingeschaltet werde. Im fernern wird baldige Inangriffnahme des Baues gewünscht, ansonst die Gemeinde auf ihr eigenes Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn nur bis Muttenz zurückkommen müßte.

Am 4. März 1913 haben wir, bezw. eine Delegation unserer Behörde mit dem St. Jakob-Komitee nochmals eine Besprechung gehabt, an der auch ein Vertreter des Gemeinderats Liestal teilgenommen hat. An derselben sind folgende Punkte festgestellt und vereinbart worden:

1. als Bahntrasse wird dasjenige angenommen, das vom St. Jakob-Komitee mit Schreiben vom 27. Februar 1913 eingereicht worden ist;
2. das St. Jakob-Komitee hält an seinem Konzessionsbegehren Kantonsgrenze St. Jakob-Liestal-Sissach fest, erklärt sich aber damit einverstanden, daß einstweilen nur bis Liestal gebaut wird;
im weitern soll die Konzession auch für die Strecke Muttenz-Neuwelt eingeholt, es soll aber der Bau erst ausgeführt werden, wenn sich hiefür ein wirkliches Bedürfnis zeigen wird;
3. an die Kostensumme, welche der Bau des Zweigeleises im Dorfe Muttenz bis gegen die Kirche er-

- fordern wird, sollen der Staat und die beteiligten Gemeinden nichts beizutragen haben, sondern es sollen die Gemeinde-Beiträge von 20 %, d. h. ca. Fr. 10,000. — von der Gemeinde MuttENZ allein übernommen werden;
4. mit der Uebernahme einer Verpflichtung, den Bau event. vorläufig nur bis MuttENZ zu erstellen, kann sich das St. Jakob-Komitee nicht einverstanden erklären; dagegen soll, wenn die Finanzierung innert einer gewissen Frist von Erteilung der Konzession an gerechnet für die ganze Linie vom Komitee nicht geleistet werden kann, die Gemeinde MuttENZ oder ein anderer Bewerber ein neues Konzessionsgesuch nur für den Bau bis MuttENZ einreichen können;
 5. bezüglich der Uebernahme des Betriebes der Bahn und anderer daheriger Fragen hat sich das Komitee mit Baselstadt ius Einvernehmen zu setzen;
 6. als Kostenvoranschlag wird für die direkte Linie Kantonsgrenze bis oberhalb Liestal eine Summe von Fr. 1,800,000. — und für das Nebengeleise in MuttENZ eine solche von Fr. 50,000. — zur Grundlage genommen. —

Angesichts dieser, durch die verschiedenen Verhandlungen eingetretenen, wesentlich veränderten Sachlage haben wir beschlossen, Ihnen zu beantragen, es soll das Konzessionsgesuch des St. Jakob-Komitee beim schweiz. Eisenbahndepartement zur Entsprechung empfohlen und es soll auf das Projekt der Bildung einer eigenen Aktiengesellschaft durch die beiden Kantone und die beteiligten Gemeinden verzichtet werden. Nachdem der hierseitige Vorschlag auf gemeinsame Erstellung der gesamten Bahnstrecke Aeschenplatz bis Liestal von unsern Gemeinden verworfen bezw. nur unter Bedingungen angenommen worden, und nachdem anderseits Baselstadt erkärt hat, daß das auf seinem Kantonsgebiet gelegene Teilstück auf alleinige Kosten der baselstädtischen Straßenbahnen soll

gebaut werden, so würde es überaus schwer halten, eine Kombination zu finden, welche die Zustimmung der sämtlichen Beteiligten finden würde. Auch würden die notwendig werdenden fernern Unterhandlungen sich wieder so weit hinaus ziehen, daß wir es für richtiger halten, wenn nun einmal mit der Ausführung wenigstens der Vorarbeiten für die gesamte Strecke St. Jakob bis Liestal begonnen wird. Das St. Jakob-Komitee ist hiezu bereit; sollte dann der Ausweis über die Finanzierung binnen der durch die eidgen. Behörden festzustellenden Frist für die ganze Linie vom Komitee nicht geleistet werden können, so werden sich die Behörden mit der Prüfung der Frage befassen müssen, ob nicht nur die Strecke von der Banngrenze bei St. Jakob bis Muttenz soll konzessioniert und ausgebaut werden, allerdings in der Meinung, daß die Fortführung der Bahn nach Liestal und eventuell nach Sissach ermöglicht bleibt. Die Erledigung dieser Frage dürfte dann weniger Schwierigkeiten bieten, indem eine angemessene Rendite als sicher darf vorausgesetzt werden.

Welche Rentabilität von der gesamten Linie Kantonsgrenze bis Liestal darf erwartet werden, darüber sind wir nicht im Falle, nähere Mitteilungen zu machen; wir müssen diesbezüglich auf die Ausführungen des Expertenberichtes verweisen.

Der Landrat wird in dieser Sache insbesondere auch über die Benützung des für den Bahnbau erforderlichen Straßenterrains Beschluß zu fassen haben. Wir können Ihnen hierüber noch keine Vorlage machen, da vorerst noch Detailpläne einzuschicken sein werden. Die Ausarbeitung dieser Pläne kann nun aber einer Gesellschaft wohl erst dann zugemutet werden, wenn sie einige Sicherheit dafür hat, daß sie auch in den Besitz der Konzession gelangen wird. Wir werden uns deshalb vorläufig darauf beschränken, über die grundsätzliche Frage, an wen und für welche Strecke die Konzession erteilt werden soll, Antrag

zu stellen und werden Ihnen über die Frage der Benützung von Straßenterrain eine besondere Vorlage einbringen.

Auch bezüglich der finanziellen Beteiligung des Staates und der Gemeinden gemäß dem Subventionsgesetz vom 27. Juli 1908 kann zur Zeit nur eine grundsätzliche Zusicherung erteilt werden; über alles nähere, speziell über die Höhe der Zuteilung der Aktienübernahme auf die einzelnen Gemeinden wird später, d. h. nach Erteilung der Konzession durch die Bundesbehörden auf besondere Vorlage hin gemäß § 3 des Gesetzes Beschluß zu fassen sein; für heute mag nur folgendes erwähnt werden:

Die Kosten des Baues der direkten Linie St. Jakob bis Liestal sind zu Fr. 1,800,000. — angenommen und diejenigen der Zweiglinie durch das Dorf Muttentz zu Fr. 50,000. —. An die erstere Summe hat der Staat 20 % oder Fr. 360,000. — in Aktien zu übernehmen und eine ebenso große Summe soll den 5 Gemeinden zusammen überbunden werden. Muttentz hat dann überdies 20 % an die Kosten der Zweiglinie durch die Ortschaft beizutragen, während der Staat und die andern 4 Gemeinden, da für sie die Voraussetzungen von § 1 des Subventionsgesetzes nicht zutreffen, für jene Zweiglinie von einer Aktienbeteiligung frei sein sollen. Die Gesellschaft hätte sonach aufzubringen 60 % der Bausumme für die direkte Linie oder

	Fr. 1,080,000. —
und 80 % der Zweiglinie	„ 40,000. —
	<hr/>
zusammen	Fr. 1,120,000. —

Das Baukapital soll aufgebracht werden

zu $\frac{1}{3}$ in Stammaktien	=	„	600,000. —
zu $\frac{1}{3}$ in Prioritätsaktien	=	„	600,000. —
zu $\frac{1}{3}$ in Obligationen	=	„	600,000. —
			<hr/>
zusammen			Fr. 1,800,000. —

Staat und Gemeinden hätten ihre Beteiligung zur Hälfte in Stamm- und zur Hälfte in Prioritätsaktien zu übernehmen; im übrigen werden dann die Bestimmungen der §§ 4 und 5 des Subventionsgesetzes zur Anwendung zu kommen haben.

Betreffend Uebernahme des Betriebes wird sich die Gesellschaft mit den Basler Straßenbahnen zu verständigen haben.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir folgende Beschlußfassung:

- a) der Landrat spricht sich grundsätzlich dahin aus, daß die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (Ueberlandbahn) von der Kantonsgrenze über St. Jakob bis Liestal und event. später bis Sissach sowie einer Zweiglinie durch das Dorf Muttenz, event. auch einer solchen von Muttenz nach Neuwelt, dem sog. St. Jakobkomitee erteilt werden soll; zugleich wird diesem Komitee bezw. der zu bildenden Aktiengesellschaft für den Fall, daß der Finanzausweis geleistet werden kann, eine Aktienbeteiligung durch Staat und Gemeinden in der Höhe von je 20 % gemäß den Vorschriften des kantonalen Eisenbahnsubventionsgesetzes zugesichert;
- b) der Regierungsrat erhält Auftrag, gemäß § 8 des Gesetzes vom 27. Juli 1908 bezüglich der Frage betr. Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenterrain für das Bahnunternehmen eine besondere Vorlage einzubringen.

Liestal, den 2. April 1913.

Namens des Regierungsrates,

Der Präsident:

Bay.

Der Landschreiber:

Haumüller.



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Bericht

der

Kommission betreffend eine elektrische Schmal- spurbahn von Basel nach Liestal

an den Landrat.

(Vom 25. Februar 1919.)

Dem nachstehenden Bericht liegt die Vorlage des Regierungsrates an den Landrat vom 1. Dezember 1917 zu Grunde, worin dem Landrat Kenntnis gegeben wird von den Plänen nebst Kostenberechnung über das Teilstück Kantonsgrenze bis Muttenz, sowie über die finanzielle Beteiligung der Gemeinden für dieses Teilstück. In Ergänzung dieses orientiert der Bericht weiter über die Beteiligung der Gemeinden beim Weiterausbau der Bahn mit den hiefür zu schaffenden Garantien.

Zur Beratung dieses Berichtes hatte sich die Kommission bereits schon am 16. Januar 1918 versammelt. Unsere damaligen Besprechungen standen durchaus noch unter dem Eindruck des Weltkrieges mit seinen wirtschaftlichen Begleiterscheinungen, und die zur Zeit herrschenden Materialpreise und Liefermöglichkeiten ließen keinen Zweifel darüber aufkommen, daß an eine Weiterverfolgung der Bahnfrage vor Beendigung des Krieges nicht zu denken war. Aber auch aus rein formellen Gründen konnten wir uns damals nicht entschließen, die Vorlage dem Landrat zur Beratung zu empfehlen. Laut dem regierungsrätlichen Bericht hatten sich nämlich die Baukosten der ersten Teilstrecke (denn nur um diese kann es sich vorläufig handeln) seit dem Abschluß der

mit den Gemeinden und deren garantierten
Verpflichtungen von Fr. 420,000.— auf
Fr. 700,000.— erhöht. Und es schien uns nicht ohne
weiteres gegeben, daß sich die Gemeinden auf Grund
dieser neuen Sachlage bei ihren früher beschlossenen
freiwilligen Beiträgen behaften ließen. Wir halten davon,
daß besonders inbezug auf die finanzielle Frage bei allen
beteiligten Gemeinden volle Klarheit herrschen muß,
wenn überhaupt das Projekt der Basellandschaftlichen
Ueberlandbahn zu einem guten Ende geführt werden
soll. Nach eingehender Rücksprache beauftragte die
Kommission den Regierungsrat, er möchte die Gemeinden
MuttENZ, Pratteln und Liestal erneut anfragen, ob die-
selben auch auf Grund der erhöhten Bausumme, sowie
des vorliegenden Berichtes des Regierungsrates vom
1. Dezember 1917 ihre bisherigen finanziellen Verpflich-
tungen aufrecht erhalten.

Im Laufe des Jahres 1918 ist dies alsdann geschehen
und da überdies im gleichen Jahre durch Beendigung
des Weltkrieges auf eine wirtschaftliche Besserung gehofft
werden konnte, so erachteten wir nun den Moment für
gekommen, mit der Weiterverfolgung der Bahnfrage
nicht mehr länger zuzuwarten; denn selbst im günstigsten
Falle, d. h. bei rascher Beschaffung der erforderlichen
Geldmittel, sind noch zeitraubende, technische Vorarbeiten
nötig, welche ebenfalls vor Inangriffnahme der eigent-
lichen Bauarbeiten der völligen Abklärung harren.

Was nun die eingegangenen Antworten der befragten
Gemeinden anbetrifft, so haben sich MuttENZ und Liestal
rückhaltlos zustimmend erklärt, währenddem die Ge-
meinde Pratteln einzig die Garantie der Mitverzinsung
des Obligationenkapitals ablehnt. Die Kommission ist
in der Auffassung, daß diese Einschränkung kein Hin-
dnis sei für die Weiterleitung der Vorlage und dieselbe
hauptsächlich auf die Finanzierung des Unternehmens keinen

A
eit
Ha
Gen
word
gründ
im Ve
wichtig,
gliedern
ausdrück
in der Ko
Wege zwis
vereinbart
ptehlen ist,
Inbezug
ungsrätlichen
die zu gründ
Finanzierung, s
zu beantragen.
geben, den Zeit,
welchem die Konz
gesellschaft abgetr
Ihnen deshalb zu b
„Der Landrat
MuttENZ, Pratteln

Verhandlungen mit den Gemeinden und deren garantierten finanziellen Verpflichtungen von Fr. 420,000.— auf Fr. 700,000.— erhöht. Und es schien uns nicht ohne weiteres gegeben, daß sich die Gemeinden auf Grund dieser neuen Sachlage bei ihren früher beschlossenen freiwilligen Beiträgen behaften ließen. Wir halten davon, daß besonders in bezug auf die finanzielle Frage bei allen beteiligten Gemeinden volle Klarheit herrschen muß, wenn überhaupt das Projekt der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn zu einem guten Ende geführt werden soll. Nach eingehender Rücksprache beauftragte die Kommission den Regierungsrat, er möchte die Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal erneut anfragen, ob dieselben auch auf Grund der erhöhten Bausumme, sowie des vorliegenden Berichtes des Regierungsrates vom 1. Dezember 1917 ihre bisherigen finanziellen Verpflichtungen aufrecht erhalten.

Im Laufe des Jahres 1918 ist dies alsdann geschehen und da überdies im gleichen Jahre durch Beendigung des Weltkrieges auf eine wirtschaftliche Besserung gehofft werden konnte, so erachteten wir nun den Moment für gekommen, mit der Weiterverfolgung der Bahnfrage nicht mehr länger zuzuwarten; denn selbst im günstigsten Falle, d. h. bei rascher Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, sind noch zeitraubende, technische Vorarbeiten nötig, welche ebenfalls vor Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten der völligen Abklärung harren.

Was nun die eingegangenen Antworten der befragten Gemeinden anbetrifft, so haben sich Muttenz und Liestal rückhaltlos zustimmend erklärt, währenddem die Gemeinde Pratteln einzig die Garantie der Mitverzinsung des Obligationenkapitals ablehnt. Die Kommission ist aber der Auffassung, daß diese Einschränkung kein Hindernis sei für die Weiterleitung der Vorlage und dieselbe überhaupt auf die Finanzierung des Unternehmens keinen

entscheidenden Einfluß ausüben könne. Mit Rücksicht hierauf können auch wir rückhaltslos dem Regierungsrate zustimmen, es sei die Ueberlandbahnfrage an ein Aktionskomitee unter den diesbezüglichen Bedingungen zu überweisen in der Meinung, daß dasselbe vor allem die Finanzierung des Unternehmens in die Wege zu leiten hätte. Auf Grund des erbrachten Finanzausweises könnte alsdann zur endgültigen Gründung der Aktiengesellschaft geschritten werden.

Laut Bericht des Regierungsrates ist zur weiteren Abklärung der Angelegenheit bereits ein Entwurf zu einem Vertrage zwischen dem Aktionskomitee und den Hauptinteressenten, d. h. dem Staate Baselland und den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal aufgestellt worden, desgleichen der Entwurf der Statuten der zu gründenden Aktiengesellschaft. Die Kommission hält die im Vertrage niedergelegten Bestimmungen für derart wichtig, daß dieser Entwurf ebenfalls gedruckt den Mitgliedern des Landrates zugestellt werden soll. Hiebei ist ausdrücklich festzustellen, daß die Vertragsbestimmungen in der Konferenz vom 15. Januar 1917 auf freiwilligem Wege zwischen dem Staate und den beteiligten Gemeinden vereinbart wurden und es deshalb keineswegs zu empfehlen ist, Änderungen hieran vorzunehmen.

In bezug auf die speziellen Bedingungen der regierungsrätlichen Vorlage betr. Abtretung der Konzession an die zu gründende Aktiengesellschaft, sowie betr. die Finanzierung, sind wir nicht in der Lage, Abänderungen zu beantragen. Hingegen erachten wir es doch für gegeben, den Zeitpunkt etwas näher zu präzisieren, in welchem die Konzession vom Regierungsrat an die Aktiengesellschaft abgetreten werden kann. Wir beantragen Ihnen deshalb zu beschließen:

„Der Landrat genehmigt die von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal zugesicherte Beteiligung

an der ersten Teilstrecke der Ueberlandbahn Basel-Liestal, sowie die für die Fortsetzung der Bahn in Aussicht genommenen Garantien und ermächtigt den Regierungsrat, die Konzession an die zu gründende Aktiengesellschaft abzutreten, sobald das zu bestellende Aktionskomitee den Finanzierungsausweis erbracht hat.“

Anschließend an vorstehende Darlegungen möchten wir nicht unterlassen, noch auf zwei weitere Bestrebungen von nicht zu unterschätzender volkswirtschaftlicher Bedeutung aufmerksam zu machen, die früher oder später ihren Einfluß auf die Ueberlandbahn Basel-Liestal ausüben werden. Es sind dies die Hafengebauten am Rhein und die in allerneuester Zeit aufgeworfene Frage einer elektr. Bahn Basel-Liestal-Waldenburg-Solothurn-Bern. Während dem das letztere Problem noch der Abklärung harret, kann die Entwicklung am Rhein bereits mit Sicherheit vorausgesehen werden. Es ergibt sich hieraus alsdann für die Gemeinde Birsfelden die Möglichkeit durch Verlängerung der Linie 3 der Basler Straßenbahn entweder bei der sog. Hofackerbrücke zwischen St. Jakob und Muttenz, oder aber, was wahrscheinlicher ist, durch die Hardt über Schweizerhalle bei Pratteln den Anschluß an die Ueberlandbahn zu suchen. Hiedurch wäre also auch Birsfelden der direkte Anschluß und Kontakt mit dem mittlern und obern Kantonsteil garantiert.

Namens der Kommission,

Der Präsident:

A. Meyer.

Der Protokollführer:

Meng.

Vertrag

zwischen

1. dem **Kanton Basel-Landschaft**,
2. den **Gemeinden MuttENZ, Pratteln und Liestal**, und
3. dem **Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal**, handelnd im Namen einer unter der Firma „Basellandschaftliche Ueberlandbahn“ zu gründenden Aktiengesellschaft, im nachstehenden „Ueberlandbahngesellschaft“ genannt, ist zum Zwecke der Gründung einer Aktiengesellschaft mit der Firma „Basellandschaftliche Ueberlandbahn“, die nach Maßgabe der Konzession die elektrische Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von MuttENZ nach Neuwelt bauen und betreiben soll, Folgendes vereinbart worden.

Art. 1.

Der Kanton Basellandschaft überträgt die ihm von der Schweizerischen Bundesversammlung erteilte Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von MuttENZ nach Neuwelt d. d. 4. April 1914 mit Abänderung d. d. 22. Juni 1916 mit allen daraus hervorgehenden Rechten und Pflichten auf die *Ueberlandbahngesellschaft* und die Ueberlandbahngesellschaft übernimmt die Konzession und verpflichtet sich, die ihr durch die Bestimmungen der Konzession überbundenen Verpflichtungen in allen Teilen zu erfüllen, und insbesondere die Sektion I der Bahn, d. h. die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis MuttENZ, sobald als möglich zur Ausführung zu bringen.

Art. 2.

Die Ueberlandbahngesellschaft *verpflichtet sich* dem Kanton Basel-Landschaft gegenüber, die Sektion II der Bahnlinie, d. h. die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt, spätestens nach Ablauf von 10 Jahren, vom Datum des definitiven Friedensschlusses der am Weltkriege beteiligten Großmächte an gerechnet, *zur Ausführung zu bringen*.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft ist berechtigt, die Ausführung der Sektion II der Bahn schon vor Ablauf der 10 Jahre zu verlangen, sofern die allgemeinen Verhältnisse es rechtfertigen, und die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als möglich erweist.

Andererseits ist die Ueberlandbahngesellschaft berechtigt, die Verlängerung der zehnjährigen Frist zu verlangen, und der Regierungsrat wird dem Landrat beantragen, eine angemessene Fristverlängerung zu gewähren, sofern die allgemeinen Verhältnisse das Gesuch rechtfertigen, oder die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als unmöglich erweist.

Art. 3.

Nach Einigung der kantonalen Behörden mit der Ueberlandbahngesellschaft über den Zeitpunkt der Inangriffnahme der Weiterführung der Bahn nach Liestal und allenfalls von Muttenz bis Neuwelt haben sich die Kantonsregierung und die Ueberlandbahngesellschaft im Sinne des vorletzten Absatzes des abgeänderten Art. 6 der Konzession mit dem Bundesrate zwecks Festsetzung der Fristen ins Einvernehmen zu setzen.

Art. 4.

Für den Fall, daß die in der Konzession oder vom Bundesrate festgesetzten Fristen aus irgend einem Grunde nicht eingehalten werden können, ist die Ueberlandbahn-

gesellschaft verpflichtet, beim Bundesrate die erforderlichen Fristverlängerungen rechtzeitig nachzusuchen.

Art. 5.

Für den Fall, daß die Ueberlandbahngesellschaft den Betrieb der ganzen Bahn oder von Teilen derselben den Basler Straßenbahnen oder einer andern Gesellschaft überträgt, unterliegen die bezüglichlichen Verträge der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 6.

Der Kanton *Basel-Landschaft verpflichtet sich*, sich nach Maßgabe des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend die *finanzielle Beteiligung* von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 an der Finanzierung der Ueberlandbahngesellschaft zu beteiligen.

Zum Zwecke des Baues und Betriebes der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz verpflichten sich *die Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal* im Sinne von § 3 des vorgenannten Gesetzes, sich mit 20 % der Baukosten am Aktienkapital der Ueberlandbahngesellschaft zu beteiligen, und zwar wird von diesen 20 % die Gemeinde Liestal Fr. 25,000.—, die Gemeinde Pratteln Fr. 20,000.— und die Gemeinde Muttenz den Rest übernehmen.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, so wird alsdann der Landrat gemäß § 3 des vorgenannten Gesetzes durch besonderen Beschluß die Höhe der Beteiligung der in Frage kommenden Gemeinden an den von ihnen gemeinsam zu übernehmenden 20 % der Gesamtbaukosten der ganzen Strecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt festsetzen, wobei die anlässlich des Baues der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz von den Gemeinden

IV.

Muttenz, Pratteln und Liestal bezahlten Beträge diesen Gemeinden in Anrechnung zu bringen sind.

Der Kanton und die Gemeinden werden durch die von der Regierung und den Gemeindebehörden bezeichneten Vertreter in der Generalversammlung der Ueberlandbahngesellschaft vertreten.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen des vorgenannten Gesetzes in allen Teilen vorbehalten.

Art. 7.

Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtet sich, wenn nötig, die Zinsen der von der Ueberlandbahngesellschaft eventuell auszugebenden *Obligationen*, deren Gesamtbetrag gemäß § 6 des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 einen Drittel des Anlagekapitals des Unternehmens nicht übersteigen darf, zu garantieren.

Falls der Kanton aus dieser Zinsengarantie in Anspruch genommen wird, so ist ihm die Hälfte der von ihm bezahlten Beträge von den an der Ueberlandbahngesellschaft beteiligten Gemeinden im Verhältnis ihrer Beteiligung am Aktienkapital zu vergüten.

Art. 8.

Solange nur die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz gebaut und betrieben wird, soll der Verwaltungsrat der Ueberlandbahngesellschaft aus 7 Mitgliedern bestehen, von denen eines vom Regierungsrate des Kantons Basel-Landschaft und je eines von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Franken 20,000. — besitzt, gewählt werden. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt.

Die von der Kantonsregierung und den Gemeinden gewählten Mitglieder brauchen nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein, und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, ist die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf 9 bis 11 zu erhöhen, in welchem Falle der Regierung des Kantons Basel-Landschaft das Recht zusteht, ein zweites Mitglied in den Verwaltungsrat zu wählen.

Art. 9.

Die dem Kanton Basel-Landschaft aus der Erwerbung der Konzession, für Pläne, für Gutachten etc. und aus seinen sonstigen vorbereitenden Maßnahmen erwachsenen Kosten sind ihm von der Ueberlandbahngesellschaft zu vergüten.

Art. 10.

Die Vertragschliessenden erklären sich damit einverstanden, daß alle eventuell aus diesem Vertrage entstehenden Streitigkeiten, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von mindestens Fr. 3,000. — hat (vgl. Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege Art. 52 Ziff. 1), durch das Schweizerische Bundesgericht als einzige Zivilgerichtsinstanz entschieden werden sollen.

Geschehen in Liestal, in fünffacher Ausfertigung, am



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Der Regierungsrat

an

den Landrat.

Nachdem die vom Kanton erworbene Konzession für eine basellandschaftliche Ueberlandbahn gemäß Ihrem Beschlusse vom 2. April 1919 an eine Aktiengesellschaft abgetreten worden ist und diese mit dem Bau des Teilstückes St. Jakob-Muttenz begonnen hatte, stellte der Verwaltungsrat das Gesuch um Festsetzung der Bedingungen betr. die Benützung von Straßenterrain für das Teilstück St. Jakob-Muttenz. Er erklärt sich mit den Vorschriften, wie sie Ihnen vorgeschlagen werden, ausdrücklich einverstanden.

Die Bahn nimmt im ganzen 3215 m² Staatsareal in Anspruch. Der Umstand, daß die Birsbrücke unter dem Befahren durch Tramwagen sehr wahrscheinlich Schaden nehmen und der Fuhrwerkverkehr daselbst beeinträchtigt werden wird, ist besonders berücksichtigt. Im übrigen entsprechen die Vorschriften denjenigen, wie sie in ähnlichen Fällen schon festgesetzt wurden. Wir legen Ihnen einen bezüglichen Landratsbeschluß zur Beratung vor.

Liestal, den 10. Dezember 1920.

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

Bay.

der Landschreiber:

Haumüller.

Landratsbeschluss

betreffend

Benützung von Straßenterrain zum Bau und Betrieb der basellandschaftlichen Überlandbahn, Strecke St. Jakob-Muttenz.

(Vom _____ 1920).

Der Landrat des Kantons Basellandschaft, nach Einsichtnahme eines Gesuches des Verwaltungsrates der basellandschaftlichen Ueberlandbahn und in Ausführung von § 27 des Gesetzes über das Straßenwesen vom 30. November 1916 sowie von § 8 Abs. 2 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908, beschließt:

Art. 1.

Der Aktiengesellschaft der basellandschaftlichen Ueberlandbahn wird die Bewilligung erteilt, gemäß den eingereichten Plänen vom 23. Juni 1920 Kantonsstraßenterrain zu benützen.

Art. 2.

Die Benützung der Birsbrücke bei St. Jakob soll nur eine provisorische sein. Sobald als möglich und besonders sobald sich Schwierigkeiten für den Straßenverkehr zeigen würden, oder wenn durch den Bahnverkehr die Brücke in der Bausicherheit wirklich leiden sollte, ist von der Bahngesellschaft flußaufwärts in der schon vorgesehenen Linienführung eine besondere Brücke zu erstellen.

Sobald die Birsbrücke von der Bahn benützt wird, hat die Bahngesellschaft die Hälfte der Unterhaltungs-

— 2 —

kosten zu tragen. Für Schaden jedoch, der durch den Bahnbetrieb entstehen sollte, hat jene ganz aufzukommen.

Art. 3.

Die Eindohlung des Höllebaches soll bei der Einmündung mit der Sohle auf Kote 275,50 liegen und von da an abwärts ein Gefälle von 2 ‰ haben.

Art. 4.

Die Ueberquerung des Dorfbaches in Muttenz soll nach Vereinbarung mit der Baudirektion in der Weise geschehen, daß keine erhebliche Verminderung des freien Durchflußprofils entsteht.

Art. 5.

Die Bahn erwirbt nach Plan zwischen km 1,5 und 1,75 einen Landstreifen, der für eine Straßenverbreiterung unentgeltlich an den Staat abgetreten wird.

Art. 6.

Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nachdem die technischen Vorlagen durch das Eisenbahndepartement genehmigt worden sind, sodann auch später während des Betriebes, jederzeit Anordnungen und Ergänzungen zu verlangen, wenn solche im Interesse der Sicherheit des Verkehrs auf den benützten Straßenstrecken als geboten erscheinen.

Art. 7.

Die Bahnanlage und der Betrieb müssen derart sein, daß der Verkehr auf der Kantonstraße, den Gemeindewegen und den öffentlichen Plätzen nicht zu sehr gehindert und Zu- und Abfuhr bei den anstoßenden Liegenschaften nicht zu sehr erschwert wird.

Art. 8.

Die ganze Anlage soll immer in tadellosem Zustande erhalten werden. Der Unterhalt der Straßen und Wege samt ihren Zubehörenden, soweit sie mit dem Bahngebiet zusammenfallen, ist Sache der Bahn. Besonders ist für gehörige Entwässerung zu sorgen. Allfällig durch Erstellen der Bahnanlage entstandene Schädigungen sind unverzüglich nach Anordnung der Baudirektion auszubessern. Dasselbe gilt für spätere Unterhaltungsarbeiten.

Art. 9.

Wenn in der Folge von Staat- oder Gemeinde neue Straßen- oder Weganlagen erstellt oder bestehende korrigiert werden, so hat die Bahn sich den neuen Verhältnissen auf eigene Kosten anzupassen. Das betrifft hauptsächlich neu zu erstellende Straßen- und Wegübergänge.

Art. 10.

Für den Fall der Nichtvollendung oder Liquidation der Bahn sind die Straßen, Wege und Plätze auf Kosten der Bahngesellschaft wieder instand zu setzen. Besonders ist auch die Birsbrücke nach der Bahnverlegung gemäß Weisung der Baudirektion wieder gehörig herzustellen.

Art. 11.

Durch die gegenwärtige Bewilligung sollen die Eigentumsverhältnisse des Staates nicht weiter verändert werden, als ausdrücklich zugestanden wird. Es darf das benützte Straßenterrain nicht Gegenstand einer Abtretung, noch eines Pfandrechts oder Nutznießungsrechts sein, noch überhaupt mit irgend einer Dienstbarkeit im Grundbuch belastet werden.

Art. 12.

Für die Bewilligung ist dem Staate eine jährliche Gebühr von Fr. 300. — zu entrichten. Diese Gebühr

reduziert sich auf Fr. 100. —, sobald die Benützung der Birsbrücke aufhört.

Art. 13.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes betr. finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908.

Namens des Landrates,
der Präsident:

der Landschreiber:



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel
(Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit all-
fälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt.

(Vom 4. April 1914.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft, vom 27. Dezember 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. März 1914,

beschliesst:

Dem Kanton Basel-Landschaft wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Liestal.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Erstellung der Linie Basel-Liestal nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Linie Basel-Liestal zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Basel-Liestal zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Im Falle der Erstellung der Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt wird der Bundesrat die erforderlichen Fristen festsetzen.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Basel-Landschaft und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche

die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Handgepäck. Der Bundesrat kann die Einführung des Gepäck- und Güterverkehrs bewilligen, falls sich hierfür ein Bedürfnis geltend machen sollte.

Zum Transport von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens sechsmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt. Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Bauart vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässiger Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Art. 19. Im Falle der Einführung des Gepäck- und Güterdienstes setzt der Bundesrat die erforderlichen Taxen und Bestimmungen fest.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappea beträgt.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 25. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Basel-Landschaft gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
 - b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
 - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.
- Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 26. Hat der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1914 in Kraft tritt, beauftragt.

Also beschlossen vom Ständerate,

Bern, den 2. April 1914.

Der Präsident: **Dr. Eugène Richard.**

Der Protokollführer: **David.**

Also beschlossen vom Nationalrate,

Bern, den 4. April 1914.

Der Präsident: **Dr. A. v. Planta.**

Der Protokollführer: **Schatzmann.**





museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Ratschlag

betreffend

**Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am
Aktienkapital für die Überlandbahn
Basel-Liestal,
erste Teilstrecke Basel-Muttenz.**

Dem Großen Rat des Kantons Basel-Stadt vorgelegt
am 29. Januar 1920.

Tit.

Das Aktionskomitee für die Überlandbahn Basel-Liestal hat die Finanzierung für die Linie Basel-Muttenz an die Hand genommen. Diese Linie ist als erstes Teilstück eines künftigen kantonalen basellandschaftlichen Kleinbahnnetzes gedacht. Das Tracé der Überlandbahn Basel-Liestal beginnt an der Kantonsgrenze bei St. Jakob, wo es an die hiefür im wesentlichen schon eingerichtete baselstädtische Straßenbahn anschließt. Vorgesehen ist eventuell eine Verbindung von Muttenz mit der Birseckbahn von deren Station Neue Welt aus. Für die Strecke Basel (St. Jakob)-Muttenz, die nun zunächst gebaut werden soll, ist ein eigentlicher Tram-betrieb in Aussicht genommen. Für die weiteren Teilstrecken Muttenz nach Liestal mit späteren Fortsetzungen nach Reigoldswil, Langenbruck, Sissach-Eptingen-Läufel-fingen, Rotenfluh, ist Überlandbahnbetrieb mit von der Straße möglichst unabhängigem Bahnkörper vorgesehen.

Vom Bunde konzessioniert sind einstweilen Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neue Welt in der Annahme eines sektionsweisen Baues der Bahn, nämlich I. Kantonsgrenze St. Jakob-Muttenz, II. Muttenz-Liestal und allenfalls Muttenz-Neue Welt.

Der Unterbau soll von Anfang an für die Doppelspur ausgebaut, dagegen vorläufig nur eine einspurige Geleiseanlage mit Ausweichgeleise erstellt werden. Vom Eigenbetrieb wird einstweilen abgesehen. Der Betrieb soll entweder den Basler Straßenbahnen oder der Birseckbahn verpachtet werden. Der elektrische Strom würde voraussichtlich von der Elektra Baselland in Liestal bezogen.

Die Baukosten — die natürlich jetzt viel höher zu stehen kommen als vor dem Krieg — für die Teilstrecke St. Jakob-Muttenz werden von der Verwaltung der Basler Straßenbahnen auf rund Fr. 840,000. — berechnet.

Diese Summe soll aufgebracht werden durch Fr. 600,000. — in Aktien und Fr. 240,000. — in Obligationen. Das Aktienkapital zerfällt in Fr. 400,000. — Prioritätsaktien und Fr. 200,000. — Stammaktien, jede Aktie zu Fr. 200. — nominal. Zu übernehmen hätten je zur Hälfte in Prioritäts- und in Stammaktien: der Kanton Baselland Fr. 168,000. —, die Gemeinden Liestal, Pratteln und Muttenz zusammen ebenfalls Fr. 168,000. —. Der Rest von Fr. 232,000. — Prioritäts- und Fr. 32,000. — Stammaktien ist der öffentlichen Subskription vorbehalten worden.

Nach Art. 30 des Statutenentwurfes wird den Prioritätsaktien im Falle der Gewinnverteilung eine Dividende von 5 % vor einer etwaigen Zuweisung an die Stammaktien zugesichert. Das Aktionskomitee hofft, daß eine bescheidene Verzinsung des Prioritätsaktienkapitals möglich sein werde.

Gemäß Art. 20 des Statutenentwurfes besteht der Verwaltungsrat aus 9 Mitgliedern, von denen 2 von der Regierung des Kantons Baselland gewählt werden und je 1 von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und

Liestal, eventuell auch Basel-Stadt, je nach dem Ergebnis der Zeichnungen aus Basel, der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 20,000. — besitzt.

Aus nachbarlichen Rücksichten und im Interesse unserer eigenen Straßenbahnen erachten wir eine hierseitige Aktienbeteiligung in mäßigem Umfange als gerechtfertigt, zumal da es sich jetzt um die für Basel wichtigste Teilstrecke St. Jakob-Muttenz handelt.

Das Zustandekommen dieser Bahnstrecke, deren Ausführung auch ohne unser Zutun gesichert erscheint, wird allerdings einer gewissen Abwanderung von der Stadt nach Muttenz Vorschub leisten. Bei dem hier wohl noch auf geraume Zeit hinaus herrschenden Wohnungsmangel werden wir dies aber ohnehin nicht hindern können. Andererseits dürfte der Stadt aus der Begünstigung des gegenseitigen Verkehrs durch eine Überlandbahn auch etwelcher Vorteil erwachsen.

Es sei beigefügt, daß der Kanton Basel-Stadt mit Fr. 15,000. — Prioritätsaktien an der Birseckbahn, mit Fr. 10,000. — ebenfalls Prioritätsaktien an der Trambahn Basel-Äsch und mit Fr. 10,000. — Aktien an der Birsigtalbahn beteiligt ist.

In Berücksichtigung aller Verhältnisse halten wir eine Beteiligung an der Trambahn Basel-Muttenz mit Fr. 25,000. — in Stammaktien und Fr. 25,000. — in Prioritätsaktien für gerechtfertigt. Da das Aktionskomitee die Zeichnungen per 31. Dezember 1919 abzuschließen wünschte, haben wir die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt in dieser Höhe unter Vorbehalt der Genehmigung des Großen Rates zugesagt. Inzwischen ist uns vom Aktionskomitee die Mitteilung zugegangen,

daß das zur öffentlichen Subskription aufgelegte Aktienkapital einschließlich unserer Beteiligung voll gezeichnet worden sei.

Im fernern ist uns die Zusicherung erteilt worden, das Aktionskomitee werde sich in der konstituierenden Generalversammlung der zu gründenden Bahnaktiengesellschaft dafür verwenden, daß Basel-Stadt ein Sitz im Verwaltungsrat eingeräumt wird, wie es Art. 20 des Statutenentwurfes, welcher der Genehmigung der Generalversammlung der Aktionäre unterliegt, vorsieht.

Wir ersuchen den Großen Rat, durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes die erfolgte Zeichnung zu genehmigen.

Basel, den 27. Januar 1920.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

Dr. F. Aemmer.

Der Sekretär:

Dr. H. Matzinger.

Grossratsbeschluss

betreffend

Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Überlandbahn Basel-Liestal, erste Teilstrecke Basel-Muttenz.

(Vom _____)

Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates, genehmigt die Zeichnung von Fr. 25,000. — in Stammaktien und Fr. 25,000. — in Prioritätsaktien, total somit Fr. 50,000. —, namens des Kantons Basel-Stadt für die Überlandbahn Basel-Liestal, erste Teilstrecke Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob)-Muttenz auf Rechnung des allgemeinen Staatsvermögens.

Dieser Beschluß ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Entwurf

betreffend eine

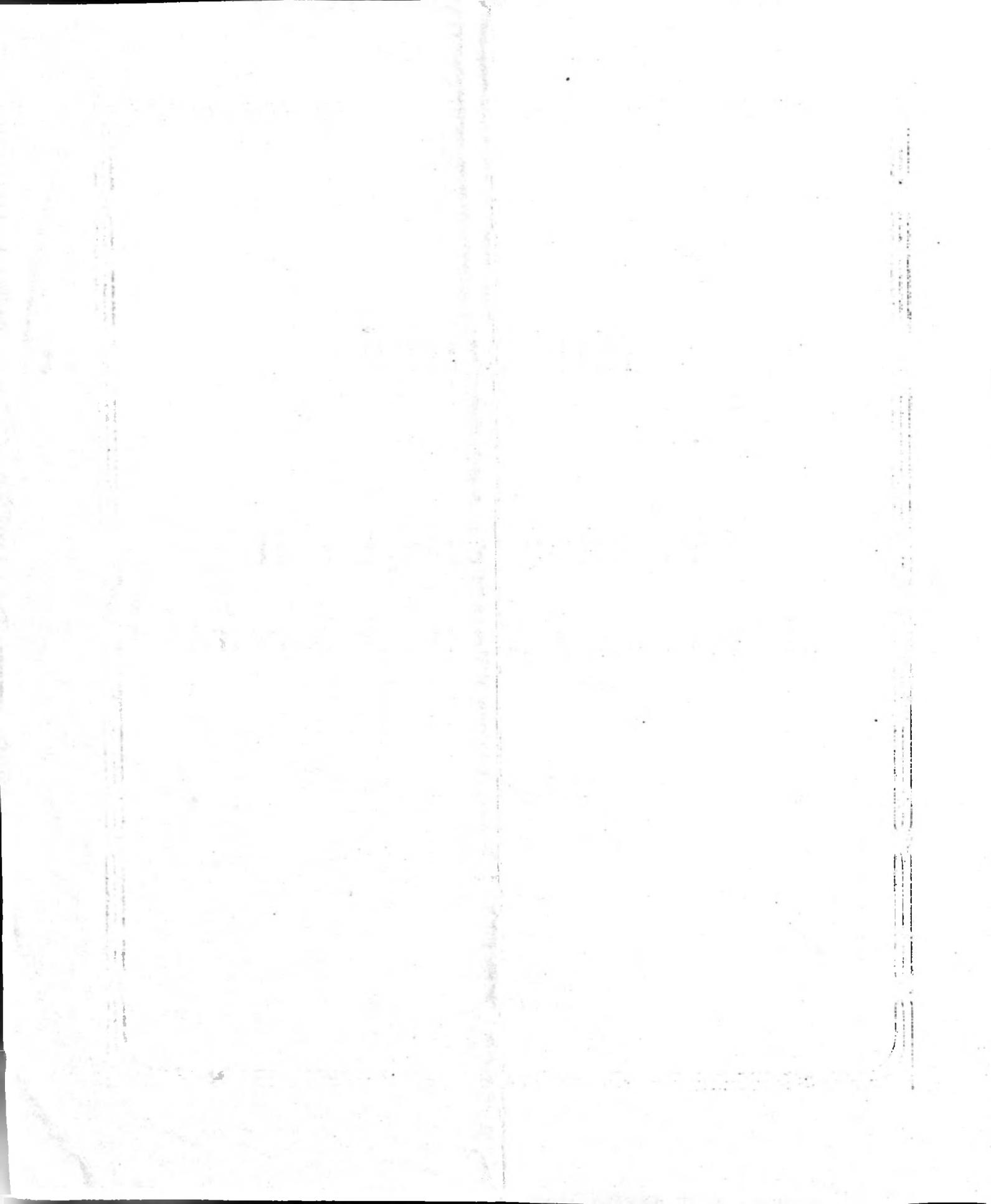
Trambahn von Basel über Neuwelt nach Liestal



Arlesheim

Buchdruckerei G. Schmidt

1909



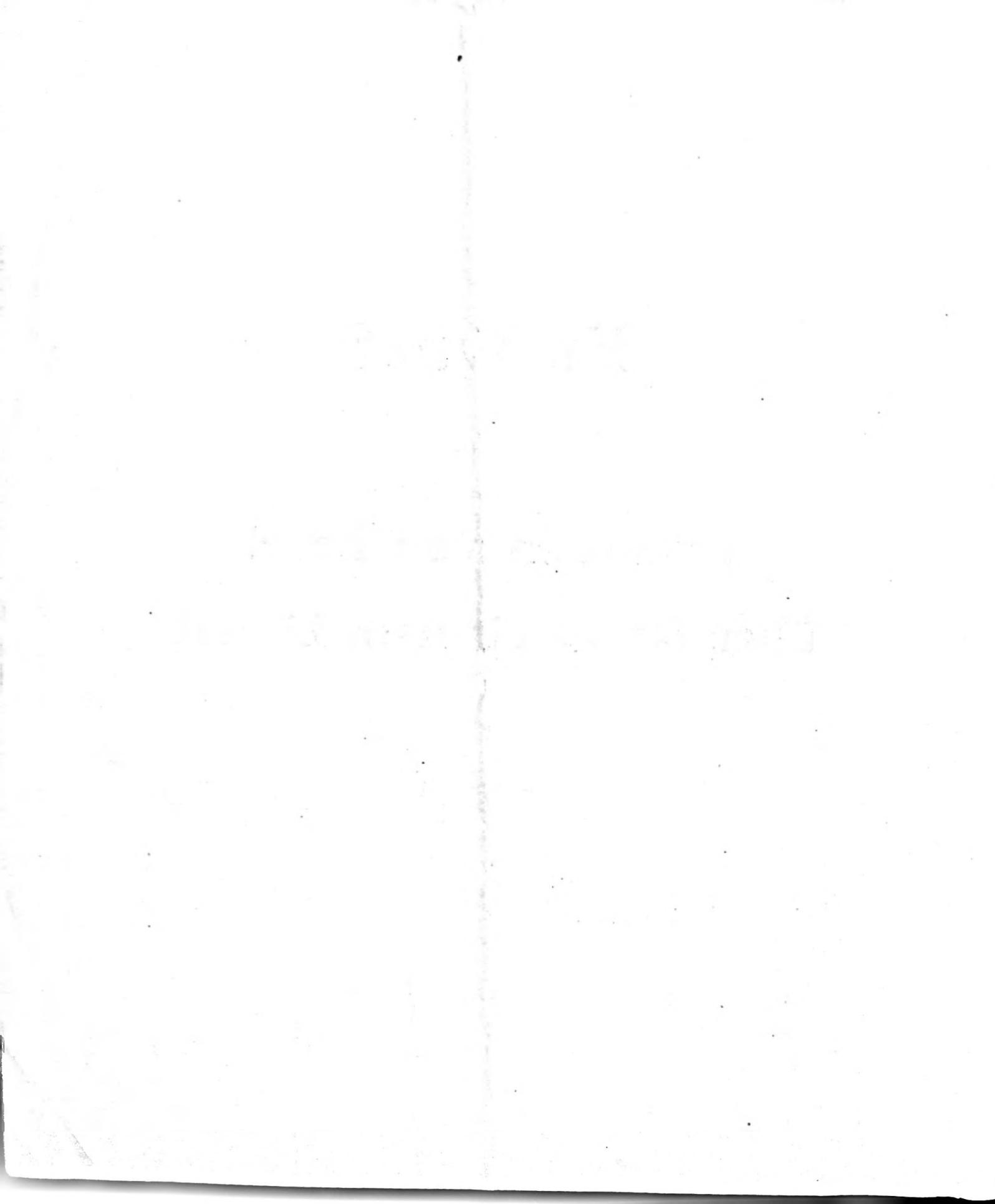
H. Meyer, Basel

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 Pflästerungen	„	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, Fahrdraht, 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 Neuwelt 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 $32\frac{1}{2}$ 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
Neuwelt	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 Neuwelt-Liestal 50 Cts. ergibt bei Einteilung in folgende 5 Strecken: Neuwelt—Muttenz—Schweizerhalle—Pratteln—Niederschöntal—Liestal. Es entspricht dies einem Ansatz von $3\frac{1}{2}$ 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	Wolgottesacker											
20	10	Ruchfeld-Neuwelt										
30	20	10	MuttENZ									
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					
<hr/>												
30	20	10	20	30	40	50	60	Münchenstein				
40	30	20	30	40	50	60	70	10	Arlesheim-Dornach			
<hr/>												
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	MuttENZ									
60	30	20	Schweizerhalle								
75	45	30	20	Pratteln-Augst							
90	60	45	30	20	Füllinsdorf-Niederschönthal						
105	75	60	45	30	20	Liestal					
<hr/>											
45	20	70	50	65	80	95	Münchenstein				
60	30	50	60	75	90	105	20	Arlesheim-Dornach			
<hr/>											
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 Kopffzahl 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.
<small>(Kantonsgrenze)</small>	10 % Zuschlag für Sonntage 64 „
Lokale Züge Basel-Muttenz	. . . 22 Kurse \times 2 \times 4 Kilom. = 176 „
<small>(Kantonsgrenze)</small>	16 % Zuschlag für Sonntage 28 „
Lokale Züge in Liestal 50 Kurse \times 2 \times 3 Kilom. = 300 „
	<u>1206 Zugskilom.</u>

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 $1/40$ 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 nach	via Neuwelt		via St. Jakob	
	Fahrzeit Minuten	Retourtaxe Cts.	Fahrzeit Minuten	Retourtaxe 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 nach	via Neuwelt		via St. Jakob	
	Fahrzeit Minuten	Retourtaxe Cts.	Fahrzeit Minuten	Retourtaxe 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

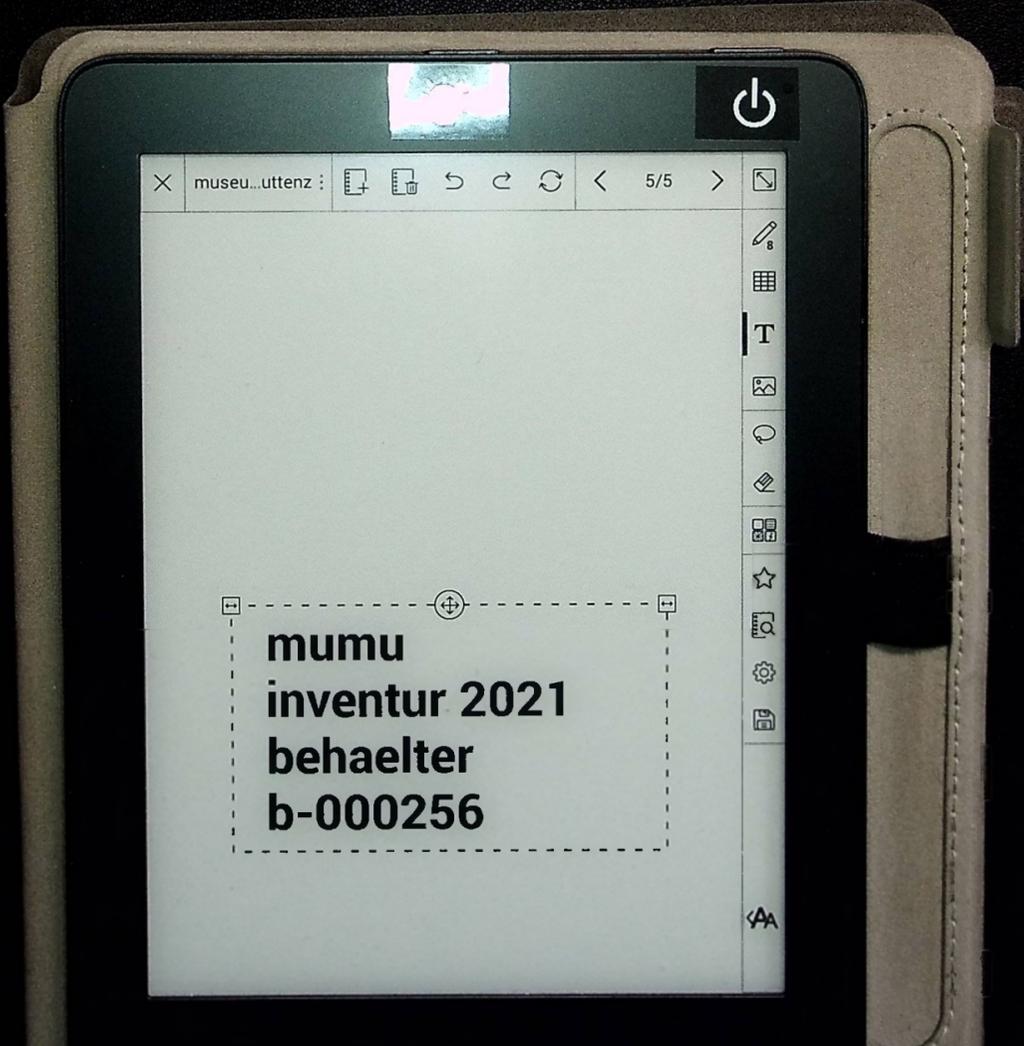
Hiebei sind für beide Wege die Umsteigezeiten in Basel oder Neuwelt nicht inbegriffen.

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.

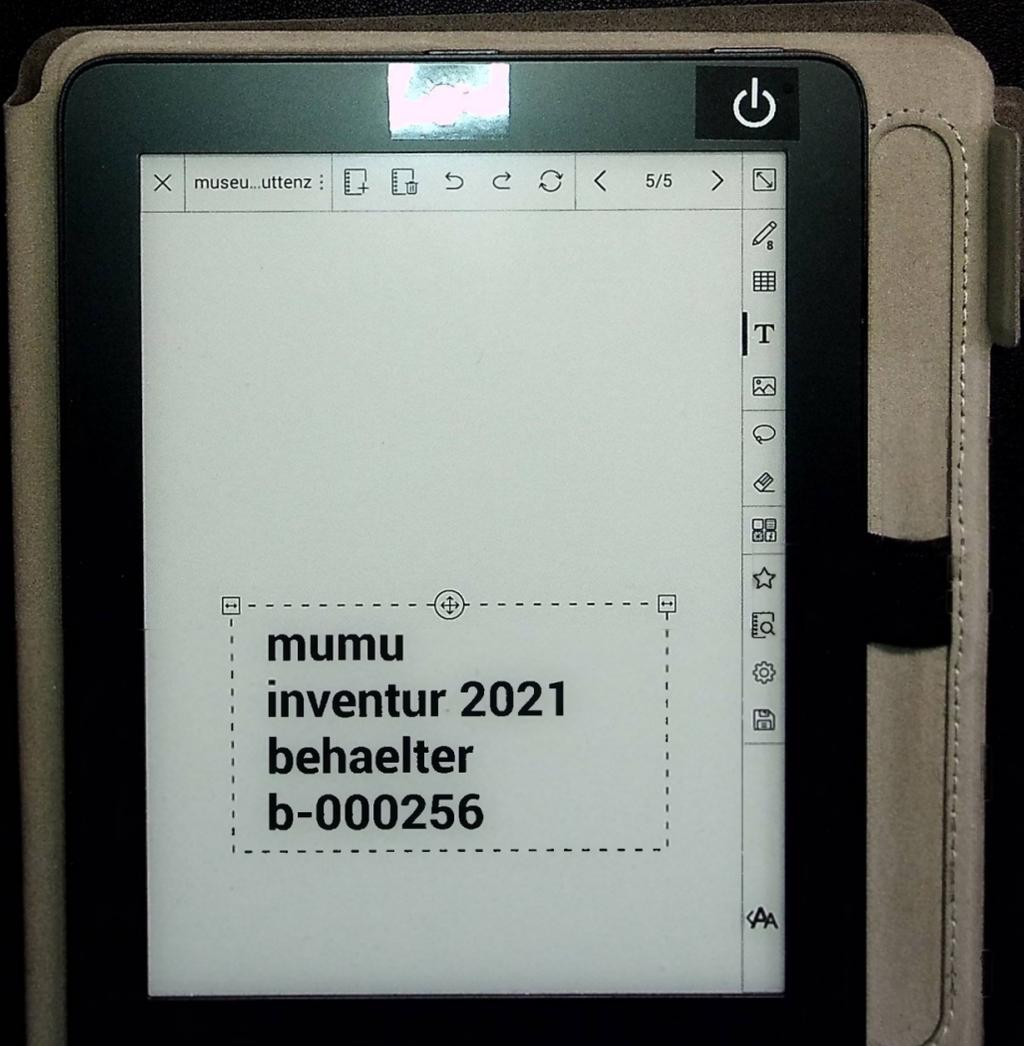
Wir können also diese Ausführungen dahin resumieren, dass die Führung über Neuwelt, ohne irgend welche Interessen zu verletzen, für die Gemeinden von Baselland volkswirtschaftlich **wesentlich mehr leistet**, als das andere Tracé und dass sie **einem wesentlich grössern Interessenkreis dienstbar ist**.

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.



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



museu...uttenz

mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



museu...uttenz :



5/5



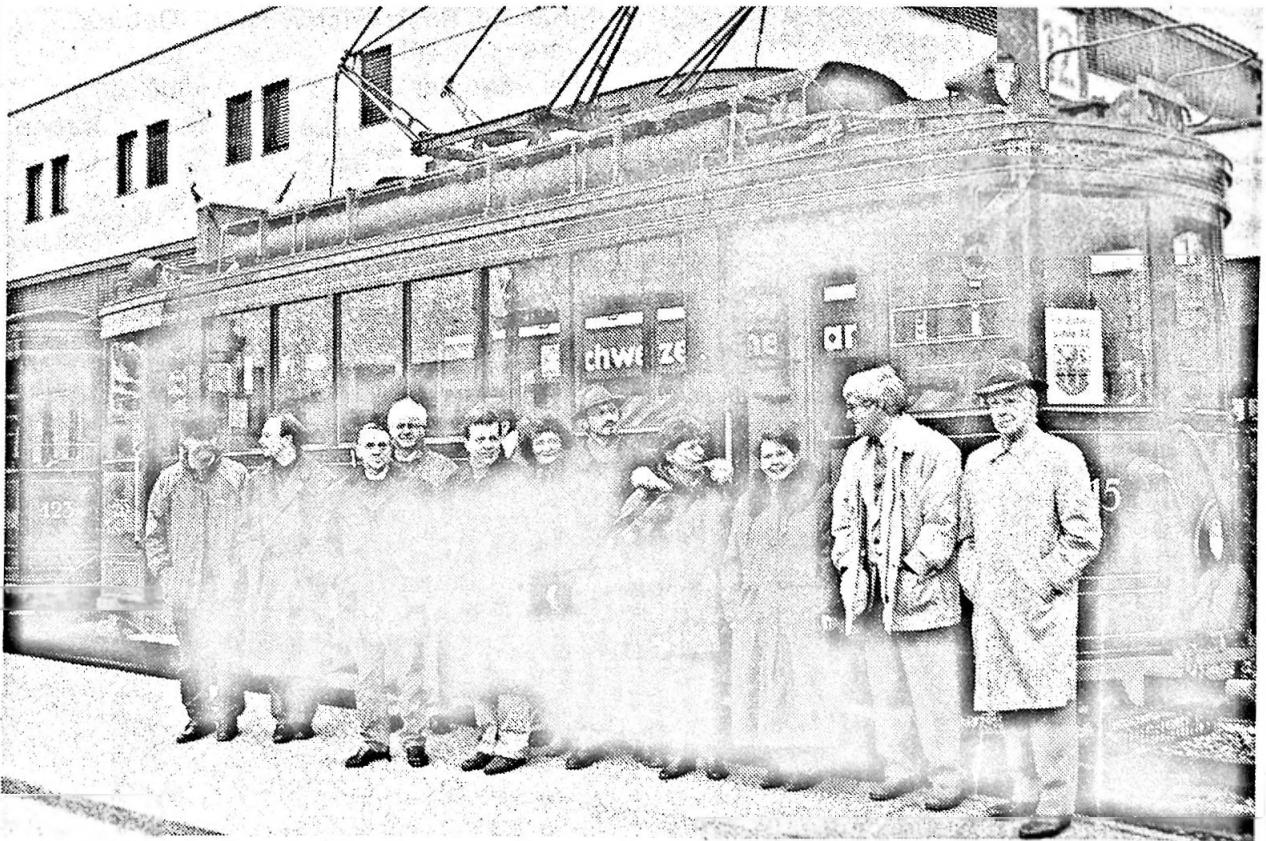
**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

MuttENZ feierte «seine» Tramlinie

-on. - Mit einer kleinen Feier wurde am Samstag der vor 75 Jahren erfolgten Eröffnung der Tramlinie Basel-MuttENZ gedacht. Punkt elf Uhr fuhr der aus dem Jahre 1933 stammende, sorgfältig restaurierte Motorwagen Nr. 215 mit zwei Anhängern in die Haltestelle MuttENZ-Dorf ein, wo die lokale Prominenz zum Empfang bereitstand. In Abwesenheit von Gemeindepräsident Eros Toscanelli, der an diesem Tag in «Grossvatermission» anderweitig engagiert war, begrüßte Vizepräsident Christian Kropf die Anwesenden, unter ihnen Pius Marrer als Vertreter der BVB und Gemeinderat Ernst Gasser aus Pratteln. Trotz seines jugendlichen Alters wusste Christian Kropf einige Anekdoten aus früheren Tram-Zeiten zu berichten. So scheint sich ihm der Spruch «Wer jung ist steht aus Höflichkeit, dr Tramdiräggter het das g'sait» eingeprägt zu haben. Christian Kropf wusste zu berichten, dass anfänglich die Trampassagiere aus MuttENZ aus Kostengründen meist nur bis zum Zeughaus fuhren, den Rest des Weges in die Stadt dann zu Fuss zurücklegten. Es ist noch gar nicht so

lange her, dass die Bewohner von MuttENZ-West mit dem Tram eher nach Basel als ins Dorf fuhren, weil damals bei der Haltestelle «Ingenieurschule», heute «zum Park», eine Taxigrenze war. Christian Kropf schloss seine Reminiszenzen mit der Aufforderung «Nimm s'Tram in d'Stadt noch Möglichkeit, dr Gmeinroot MuttENZ het das g'sait». Gemeinderat Peter Issler, der zusammen mit Bauverwalter Urs Wiedmer die kleine Feier initiiert und organisiert hatte, freute sich besonders über die Anwesenheit von Fritz Meyer sowie der Brüder Paul und Rudolf Honegger, die als Schüler die Eröffnung der Tramlinie Basel-MuttENZ miterlebt hatten. 1921, wusste der MuttENZer «Verkehrsminister» zu berichten, fuhren auf den Strassen des Baselbiets kaum mehr als 1000 Autos. Wer aus der Vorortsgemeinde in die Stadt wollte, musste zu Fuss, mit dem Velo, oder mit der Bahn nach Basel reisen. Die Einführung der Tramlinie 14 wurde in MuttENZ umso freudiger begrüßt, als die SBB-Station damals noch weit entfernt von den Wohngebiete lag. Überliefert ist, dass die Arbeiter auf dem

Weg zur Bahn oft im «Central» einen Zwischenhalt einlegten. Dies war mit ein Grund, dass später aus dieser Dorfbez die Gemeindestube wurde. Gemeinderat Peter Issler schilderte die Gründung der Basellandschaftlichen Überlandbahn am 21. Februar 1921 und die Entstehungsgeschichte der Tramlinie von St. Jakob nach MuttENZ, die innerhalb eines Jahres gebaut wurde. Offensichtlich wurde damals weit weniger von den Einsprachemöglichkeiten Gebrauch gemacht – wie viel Zeit würde wohl heute ein solches Vorhaben beanspruchen? Chronologische Angaben zur Tramlinie 14 hat Karl Bischoff in der letzten Ausgabe des MuttENZer Anzeigers zusammengefasst. Die Erwartungen der Initianten einer Tramlinie nach MuttENZ und Pratteln haben sich vollauf erfüllt. Ihre Rechnung, «kapitalkräftige Leute» ans Tram anzuschliessen, ist aufgegangen. Das Tram als praktische und rasche Verbindung zur Stadt ist nicht mehr wegzudenken, auch wenn die 1921 an einem Tag registrierten 10 000 Passagiere heute nicht mehr erreicht werden.



Die MuttENZer Prominenz vor dem historischen Tramzug. Rechts Fritz Meyer, der als Schüler an der Eröffnungsfeier vom 22. Januar 1921 mitwirkte

Ute Auz 26.1.1996



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

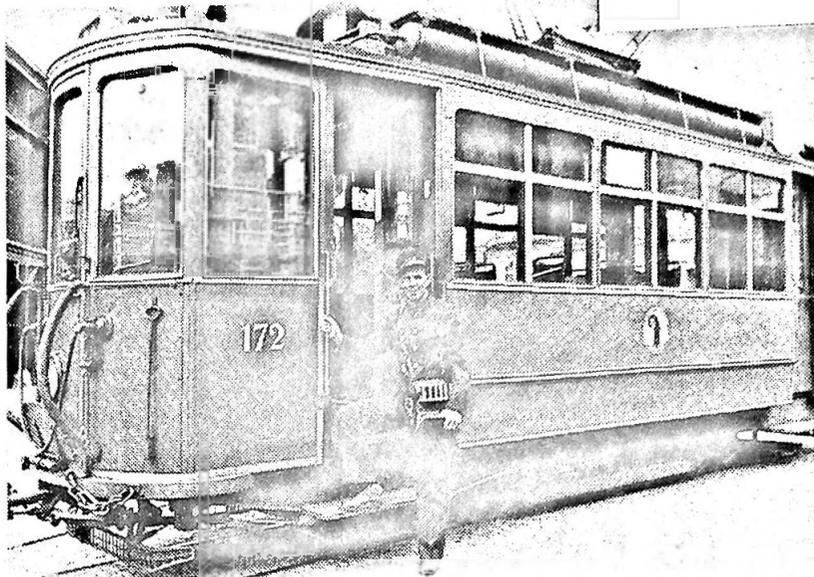
Das war ein Fest: Vor 75 Jahren fuhr das erste Tram nach Muttenz



«Die Gemeinde Muttenz freute sich am Freitag der Erfüllung eines seit Jahren gehegten Wunsches; sie empfing die ersten blumenbekränzten Strassenbahnwagen in ihren Mauern. Als einzige Ortschaft in Basels nächster Umgebung war bisher Muttenz bis gestern ohne Tramanschluss; es schien beinahe, als ob das vom Naturschutzbund gehegte Birsuferidyll mit seinen Erlen und Nachtigallen diese städtische Ausstrahlung mit einem Zauberbann behindere.» Dies ist zu lesen im Sonntagsblatt Nr. 34 der «Basler Nachrichten», dem Finanz- und Handelsblatt, vom Sonntag, 23. Januar 1921. Offensichtlich hatte der Berichterstatter poetische Tinte in seiner Füllfeder (wenn es eine solche gab), denn schon damals hatte Muttenz keine Stadtmauern, während ein Birsuferidyll man heute noch, wenn auch in reduzierter Form erleben kann.

Nun, die Muttenzer hatten wirklich lange auf die Tramverbindung mit der Stadt Basel warten müssen. Zwar hatte schon 1904 die Gemeindeversammlung «ihre Wünsche betreffend Trace eines geplanten Trams Basel-Muttenz-Liestal zu formulieren», wie in der Muttenzer Chronik von Pfarrer Johann Jakob Obrecht zu lesen ist: «Namentlich mit Rücksicht auf die Landwirte wurde abgelehnt, dass das Tram das Dorf der Länge nach durchfähre, zwischen dem Hause des Herrn Präs. Eglin und des Herrn Ifert, Bahnwärter, auf die Dorfstrasse münde, dieselbe kurz durchquere und östlich hinter dem Dorfe durch den Weg beim neuen Schulhause vorbei und weiter durch die Matte des Herrn F. Schorr zum Rössli in die Prattlerstrasse einfahre und durch dieselbe nach Pratteln etc. weiter ziehe.» Es dauerte aber noch fünf Jahre, bis 1909 ein Entwurf «betreffend einer Trambahn von Basel über Neuwelt nach Liestal» gedruckt vorlag, sich der Landrat damit befasste und der Regierungsrat von den eidgenössischen Räten im Jahr 1914 die Konzession für eine Schmalspurbahn erhielt. Und erst 1920 wurde die notwendige Organisation und Finanzierung durch die Gründung der Basellandschaftlichen Überlandbahn (BUeB) bereitgestellt.

Dann aber war bereits nach einem Jahr, am 21. Januar 1921, die Eröffnungsfeier, an welcher die höchsten Repräsentanten der beiden Kantone



Tramwagen Baujahr 1921, 16 Sitzplätze, 43 Stehplätze. Quersitze mit umlegbaren Rückenlehnen. Foto BVB

Muttenz die Ehre erwiesen. Reden hielten der Baslerbieter Regierungspräsident G. A. Bay und der Baslerstädtische Regierungspräsident Dr. F. Hauser. Der Muttenzer Gemeindepräsident Johannes Brüderlin, Landwirt und Landrat, gab den Gefühlen seines Dorfes Ausdruck, das sich lange gedulden musste. Allerlei Hoffnung knüpft Muttenz an das heutige Ereignis: «Am romantischen Abhang des Wartenberges können noch viele Leute, denen die Stadtluft zu schwül wird, ihren Wohnsitz nehmen...», ist weiter in der bereits zitierten Zeitung zu lesen.

Am rechten Birsufer, auf Baslerbieter Boden, wurden die vom Basler Aeschenplatz kommenden drei Wagen mit den Behördevertretern «bei der hübsch dekorierten Haltestelle von einem Kranz ehrenweinspendender Damen in alter Baslerbietertracht» empfangen. Beim Freidorf sang die Schuljugend frisch und wacker das Baslerbieterlied. Im Festdorf ertönten Böllerschüsse, aus der Menge der erwachsenen Muttenzer «ragten Bass-trompetenrohre und Musikantenfederbüsche und mit einem strammen Festmarsch wurden die Ehrengäste empfangen, welche an weissen und roten Blumensträusschen erkenntlich waren». Die Schüler sangen «z Basel

am mim Rhy» und durften dann in einer Gratisfahrt die neue Bahn ausprobieren. Die Festgäste begaben sich ins «Rössli» zu einem vom Verwaltungsrat angebotenen Imbiss und zu weiteren Reden. So sprach unter anderem J. Christen, Präsident der Kreisdirektion der Bundesbahnen, als Vertreter einer Konkurrenzfirma. Muttenz hatte zur Feier des Tages auch bekannte und verborgene Talente aufgeboten, welche «das Weh und Ach ihrer Trambahn» in poetischen Versen vortrugen, z.B. durch Jakob Brüderlin-Schaub, die dann jedermann am 26. Januar im «Anzeiger für die Gemeinden Pratteln und Muttenz» lesen konnte. Und das Ende? So steht es in den «Basler Nachrichten»: «Als sich die Gesellschaft gegen 7 Uhr auflöste und die auswärtigen Gäste elektrisch stadtwärts fuhren, schickten sich die Behörden und Vereine von Muttenz zu einer eigenen Tramsolenität an, um den wichtigen Tag froh ausklingen zu lassen.»

Karl Bischof



Bis 1951 fuhr das Tram neben der St. Jakob-Strasse, später durch den Höllebachgraben.

Trambahn Basel-Muttenz

21. Februar 1920: Konstituierende Generalversammlung der Basellandschaftlichen Überlandbahn.

21. Januar 1921: Eröffnungsfeier der einspurigen Strecke St. Jakob-Muttenz mit prominenten Gästen.

Ab 22. Januar 1921: Der «12er» fährt alle 24 Minuten vom Basler Wiesenplatz über die Johanniterbrücke nach dem Marktplatz, dem Barfüsser- und Aeschenplatz, zum Zeughaus immer im 12-Minuten-Betrieb nach St. Jakob, Freidorf und Muttenz; in den Hauptverkehrszeiten alle 12 Minuten, an Sonntagen zusätzlich von Riehen alle 12 Minuten = 6 Minuten mit den fahrplanmässigen Zügen.

19. Oktober 1922: Eröffnungsfeier für die einspurige Linie 14 Muttenz-Pratteln.

Ab 20. Oktober 1922 fährt der «14er» alle 24 Minuten nach Pratteln, während den guten Verkehrszeiten alle 12 Minuten nach Muttenz (Nummerwechsel!).

19. November 1931: Doppelspur bis Muttenz.

3. Februar 1951: Verlegung des Trameleises neben der St. Jakobs-Strasse, beim Freidorf in den Höllebachgraben.

8. Oktober 1951: Doppelspur bis Pratteln. Seither fahrplanmässiger 6-Minuten-Betrieb



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

erregt die ramantische Vereinigung
 a sel den großen Burgvogelstall fast ganz gefüllt.
 Man darf wohl sagen, daß die Leistungen der jungen
 Schauspieler im allgemeinen die Erwartungen nicht ent-
 täuschten. Vor allem verdient der Darsteller des Prinzen
 Karl Heinrich, Hr. Moog, alles Lob; er bot eine ungewöhn-
 lich sympathische und für einen Dilettanten ganz über-
 raschend seine Wiedergabe des jungen Fürsten. Als Regi-
 seur möchten wir Herrn Moog nur auf eine Kleinigkeit
 aufmerksam machen: er sollte im letzten Akt den Salaten ent-
 weder ganz im Hintergrund plazieren oder weglassen; der
 lächerliche Mensch stört die Stimmung wehmütiger Sentimentalität, die über dem Abschied von Käthie liegt, allzusehr.
 Diese letzte Szene litt ohnehin ein wenig durch eine gewisse
 Farblosigkeit der Interpretin Käthies; das Fräulein gab
 dies Liebe Kind entschieden zu wenig warm und tempera-
 mentvoll. Ganz vortrefflich war dagegen Hr. Ma... h n als
 Buh; und sympathisch wirkten die Darsteller des Kellermann,
 des Rüder und der Frau Dörffel, während die Hofchargen
 den jungen Leuten nicht so recht lagen. Für die schwierige
 und wichtige Rolle des Dr. Füttner hatte der Verein sich
 der Hilfe eines Künstlers, vom Fach versichert: Hr. K u s t e r
 gab den warmherzigen, alten Studenten prächtig wieder
 und entzückte die Zuschauer durch seine reife Kunst. Unter
 allgemeinem Beifall — auch Blumenpenden fehlten nicht —
 schloß die Vorstellung um 12 Uhr: spät, aber dennoch. E. A.

Zünfte, Gesellschaften und Vereine.

Gemeindeverein St. Theodor.

Der positive Gemeindeverein St. Theodor hielt
 letzten Donnerstag abend im Weststeinhof seine Jah-
 resversammlung ab. Präsident Stichelber-
 ger begrüßte die zahlreichen Anwesenden und speziell
 den neuen Gemeindepfarrer, Herrn Wsr. N i d e d e r, der
 den freundlichen Empfang herzlich bedankte. Die
 Jahresrechnung mit 2086 Fr. Einnahmen und 1820 Fr.
 Ausgaben wurde genehmigt und anstelle des verstor-
 benen Herrn Pfarrer Zimmermann Herr Harver N i d e-
 d e r in den Vorstand gewählt. Nach Erledigung der
 geschäftlichen Traktanden hielt Missionsinspektor D.
 Frohnmeier einen sehr interessanten Vortrag über
 „Theosophie und Christentum“. Aus dem
 Vollen schöpfend, schilderte der gelehrte Referent in an-
 regender Weise die Entstehung und Verbreitung der
 Theosophie durch Frau Blavatsky, Annie Besant und
 Dr. Steiner, wozu letzterer 1913 unter der Bezeichnung
 Anthroposophie eine neue Richtung begründete.
 Nach einer Orientierung über das Wesen und die Ziele
 der Steinerschen Lehre, unterzog D. Frohnmeier das
 Verhältnis zwischen Anthroposophie und Christentum
 einer eingehenden Kritik, aus der hervorgeht, daß die
 Auffassung Steiners über biblische Vorgänge und Per-
 sonen und Anschauungen abgelehnt werden müsse. Spe-
 ziele kann auch das, was Steiner über das Zukünftige
 lehrt, uns nie befriedigen. Die Ausführungen des Re-

Brand, der bedeutenden Schäden verursachte. Das
 Gericht spricht Bußen von je 30 Fr. aus.

Briefkasten.

Abendstunde der Rebellen... bis 5 Uhr abends.
 An die D... Sie können nichts machen.
 An die...
 Antwort...
 amerikanische...
 gen. Die...
 An die...
 Eine franz...
 ihrer Eltern...
 heiraten.
 An den...
 stand ohne...
 Bier trinke...
 wäre es se...
 tämen um

Baselland.

Die Tramlinie nach Muttenz.

wurde am Sonntag von über 10.000 Personen be-
 nutzt, von rund 7000 Inhabern von Abonnements und
 3573 Käufern von Einzelbillets. In Muttenz freute man
 sich natürlich über diese Masseninvasion aus Basel, die
 manch runden Basen zurückließ.

Praxeln.

Im Laufe des Jahres 1921 soll die von den
 Landbesitzern seiner Zeit beschlossene Feldregulie-
 rung zur Durchführung kommen. Sie nimmt einen
 größeren Umfang an und betrifft das ganze ebene Ge-
 lände westlich des Dorfes, in der sog. Vermatten, Stod-
 matten usw.

Diebstal.

O. Hier starb am Vorabend seines 78. Geburtstages nach
 kurzer Krankheit der in weiten Kreisen bekannte Wilhelm
 Plattner-Strübin.

Sport, Turnen und Spiel.

Fußball.

Die Wahl derer Nationalmannschaft.
 Biel, 23. Januar. (Privattele.) Die Wahl der National-
 mannschaft, die heute abend durch die kompetenten Behörden
 vorgenommen wurde, erfolgte aus nachfolgenden Gründen:
 Berger oder Grunauer? Beide hatten ihr großes Können be-
 wiesen. Bestimmend für die Wahl war die physische Kraft
 des Berbers wie auch seine weittragenden Befreiungsschläge.
 Bei der Besetzung der Verteidigerposten war man zuerst zur
 Aufstellung Funk-Gottlieb gekommen. Sicherlich wäre

on... nam... sehr gelungenen Verlauf. Die Rang-
 liste ist folgende: 1. Preis von Sarettsch (für Soldaten und
 Gefreite der Kavallerie) 1. Bären Jag. auf Intention, 2.
 Dragoner Hans Hermann auf Adalbert. 2. Preis vom Rühl-
 born (für Unteroffiziere der Kavallerie) 1. Korporal von Ste-
 benthal auf Jagiere, 2. Korporal Wenger Gottfried auf
 Naubelm. 3. Eröffnungspreis (für Offiziere und Herren-
 reiter) 1. Artilleriehauptmann Jorbi auf Ransas, 2. Artillerie-
 hauptmann Dürst auf Gießer, Barste. 4. Armeepreis (für Offi-
 ziere) 1. Kavalleriehauptmann Rudn auf Geco, 2. Kavallerie-
 leutnant von Orell auf Ungeud, 3. Hauptmann Mercier auf
 Fischard. 5. Preis von Gstaad. Schwede Sprungkonkurrenz.
 1. Kavallerieleutnant von Orell auf Ungeud, 2. Kavallerie-
 hauptmann Rudn auf Geco und 3. Hauptmann Mercier auf
 Fischard.
 Pferd.
 Arosa, 23. Januar. A. S. Die Pferderennen mußten des
 gewaltigen Schneefalles wegen verschoben werden und finden
 voraussichtlich Donnerstag den 27. und Sonntag den 30.
 Januar statt.

Winterport.

Neuschnee in Bünden.

Sp. Chur, 24. Jan. Der Schneesturm hat überall beträcht-
 lich Neuschnee geworfen, so daß die Sportplätze zwischen 70
 Zentimeter und 1 Meter 70 Schneehöhe verzeichnen.

Verbandsrennen Grindelwald.

Grindelwald, 24. Januar. ag. Bei einer Beteiligung von
 50 Läufern wurde Samstag und Sonntag den 22. und 23.
 Januar in Grindelwald das 3. Verbandsrennen des Bern-
 er Oberlandes abgehalten. Die Resultate sind: Langlauf
 Senoren 1: 1. Gempeler, Gstaad, 36,53 Minuten; 2. Kauf-
 mann, Grindelwald, 37,38 Minuten. Senoren 2 (Elite):
 1. Herrmann, Gstaad, 32,32 Min.; 2. Schmid, Gstaad, 34,01
 Min. Senoren 3: 1. Wöhren, Grindelwald, 34,23 Min.;
 2. Bisler, Bern, 34,43 Min. Junioren: 1. Brunner, Wül-
 wengen, 38,33 Min.; 2. Freiburghaus, Grindelwald, 38,38
 Min. Damentlauf: 1. Fr. Wiplanath, 1,54 Min.; Fr. Häster,
 1,55 1/2 Min. Stalomlauf: 1. Rlesch, Gstaad, 1,11 2/3; 2. Bur-
 gener, Grindelwald, 1,12 2/3. Sprunglauf: Senoren 2:
 1. Schmid, Gstaad. Note 1.375; 2. Frautschi, Gstaad, 1.578.
 Senoren 3: 1. Brunner, Walter, Wengen, 1.634; 2. Wöhren,
 Grindelwald 1.983. Junioren: 1. Jäggi, Grindelwald, 1.910;
 2. Bleuer, Grindelwald, 1.957. Längster gestandener Sprung
 33 Meter. Für den Preis für die beste kombinierte Leistung
 im Sprunglauf und Langlauf kommen in Betracht: 1. Schmid,
 G., Gstaad, Schlussnote 1.262; 2. Frautschi, Gstaad, 1.464;
 3. Brunner, Walter, Wengen, 1.467; 4. Wöhren, Peter Grin-
 delwald, 1.591

Automobil.

Generalversammlung der Sektion Basel
 des Schweizerischen Automobilklubs.
 Anschließend an den Bericht im Morgenblatt der „National-
 Zeitung“ bringen wir nachstehend einen Jahresberichtsatz
 des Herrn Präsidenten Dr. Nlebergall.
 Wie trotz des schon vor über zwei Jahren erfolgten Waf-
 fenstillstandes und trotz der Friedensverträge die politischen
 und wirtschaftlichen Verhältnisse noch sehr wenig erfreuliche

erquidenden Spazieraana

Witt

Stand des Wetters a

m	Stationen	Tem.
273	Basel	5
543	Bern	2
587	Ebur	2
1543	Davos-Platz	-1
591	Fribourg	5
394	Genf	5
475	Glarus	2
1109	Göschenen	2
566	Interlaken	4
997	Lausanne	2
450	Chaurbefonds	2
208	Locarno	7
338	Lugano	6
440	Luzern	6
395	Montreux	7
437	Neuchâtel	1
505	Regaz	6
672	St. Gallen	1
1856	St. Moritz	0
406	Schaffhausen	6
587	Sierre	4
562	Schun	4
389	Vevey	6
410	Zürich	6

Witterungsbericht der

Bürich, 24. Januar. (S) Norddepression liegt heute
 dem Südwesten des Erdbt
 Winde sind bis jetzt meist
 allgemein trübe mit zeitw.
 Ion vormittags noch als 2
 Meter. Der Alpenstuf-
 und niedererlagfrei gebli
 Ausichten für den
 schen West bis Nordwest
 Temperatur gegen Null.

Basler V

Datum	Lufttemperatur O°	Baromet stand mm
Januar 22	8,0	746.
23.	8,0	745,9
24.	8,8	742,7

Pariser Witteru

Paris, 24. Jan. Aus
 Frankreich ist bewölkt u
 einigen Regenfällen im N

Unser Teil-Ausverkauf
 Haupt-National-Zeitung 1921



E I N L A D U N G

75 Jahre Trambahn Basel-MuttENZ

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. Januar 1921 fuhr der erste Tramzug von Basel nach MuttENZ. Die MuttENZer Bevölkerung feierte damals die Eröffnung der direkten Verbindung in die Stadt Basel mit Freude und mit einem grossen Fest. In diesem Jahr wiederholt sich der denkwürdige Tag zum 75. Mal. Anlass genug, um die Freude über die nicht mehr wegzudenkende direkte Verbindung zur Stadt Basel, und inzwischen zur Region, wieder einmal auszudrücken.

Wir laden Sie zu einer kleinen Erinnerungsfeier auf

Samstag, 20. Januar 1996, 11.00 Uhr,

bei der Tramhaltestelle MuttENZ-Dorf ein. Bei einem Apéro sollen die Entwicklung und der Fortschritt, der in unserer Gemeinde mit der Tramverbindung möglich wurde, in Erinnerung gerufen und gewürdigt werden.

Für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer besteht die Möglichkeit, mit einem Tram aus der Zeit der Eröffnung der Tramlinie zur Feier zu fahren. Der Jubiläums-Tramzug hält um 10.45 Uhr an der Tramstation St. Jakob um die Gäste der Feier mitzunehmen.

Wir freuen uns, wenn Sie an der kleinen Feier zu dem für unsere Gemeinde wichtigen Ereignis teilnehmen können.

Mit freundlichen Grüssen
GEMEINDEVERWALTUNG MUTTENZ
Der Verwalter-Stv.



W. Seiler

Geht als Einladung an:

- Gemeinderat
- Gemeindekommission
- Bürgerrat
- Herrn Ernst Gasser, Verwaltungsrat BLT, Hertnerstrasse 5, 4132 Pratteln
- Medien



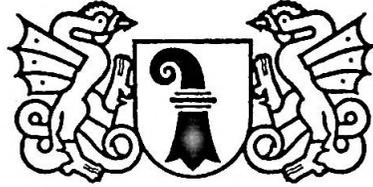
X museu...uttenz : < 5/5 >



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

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 Kleinhüningen 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 Vorortlinie 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



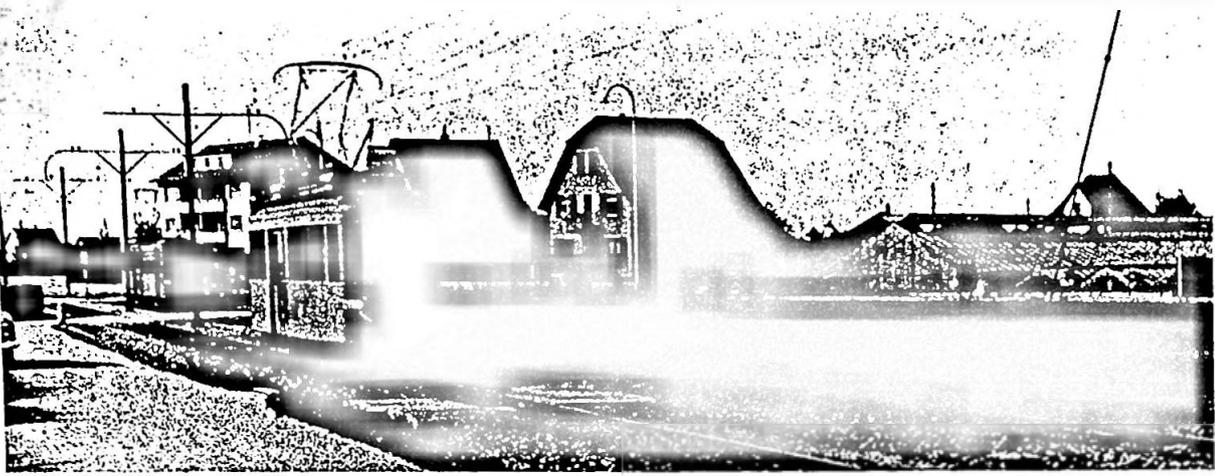
Oben: Der hier im menschenleeren MuttENZ um 1932 abgebildete, ausser dem Wagenführer ebenfalls menschenleere Motorwagen 202 war wohl nur kurze Zeit auf der Linie 12 tätig. Bis 1932 fuhren auf der Linie 12/14 die Pieper-Wagen, und ab 1933 kamen die neu abgelieferten Wagen 207–216 und 423–434 zum Einsatz.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

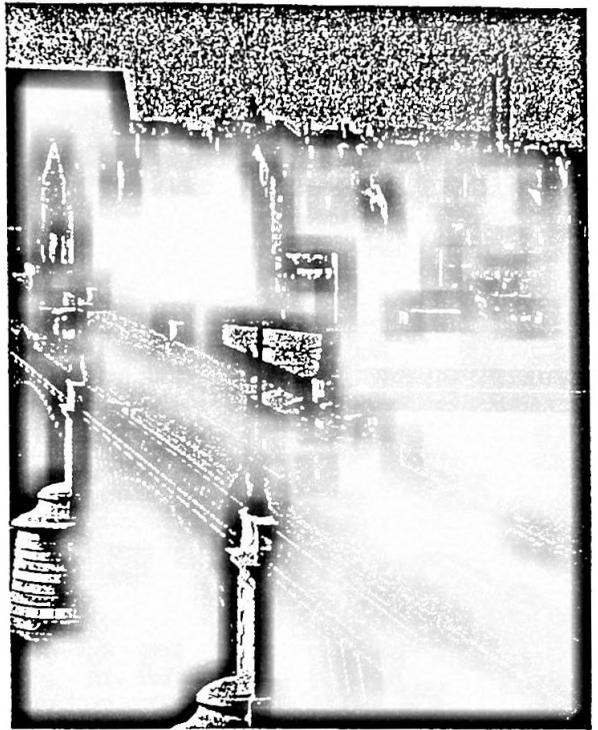
Unten: Wegen der starken Wohnbautätigkeit in Muttenz und Pratteln musste im Lauf der Jahre der ursprüngliche 12- und 24-Minuten-Betrieb der Linie 12/14 nach und nach auf das 6-Minuten-Intervall verdichtet werden. Dafür genühten die zehn Motorwagen 207–216 nicht mehr, so dass auch andere Fahrzeugtypen 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 Sechssachser-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





mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Abonnementpreise: halbjährlich Fr. 4.—, jährlich Fr. 8.—. Bei der Post bestellt 20 Cts. Bestellgebühr. Druck und Verlag Buchdruckerei Ad. Vopp, Pratteln, Telephon 1, Postchek-Konto V 8808. Größere Inserate müssen bis spätestens Dienstag oder Freitag Mittag in der Buchdruckerei des Blattes sein. Erscheint Mittwoch und Samstag

Anzeiger für die Gemeinden

Inserationspreise: Die einspaltige Zeile oder deren Raum für Baselstadt 15 Cts.; für die Schweiz 20 Cts. Inseraten-Aannahme für Baselstadt besorgt die Expedition. Annoncen-Regie: Schweizer-Annoncen A. G., Allgemeine Schweizerische Annoncen-Expedition S. Hart, Basel, Elisenasse Nr. 17, Telephon Nr. 0951; Filialen in Basel, Bern, Olten, Frauenfeld, Lausanne, Lugano, Lugano, Schaffhausen, St. Gallen, Zürich etc. etc.

Pratteln und Muttenz

Publikations-Organ für Behörden, Vereine und Private

Die Einweihung des Trams Basel-Muttenz.

(Fortsetzung)

Nach der Begrüßungsfeier durfte die Muttenzer-Jugend eine Gratisfahrt bis zur Brückbrücke mitmachen. Im Nu waren die Tramwagen vollgepfropft von diesen Kleinen und wie freudig glückte es aus den Augen der Kinder, einmal Tram fahren zu können, waren doch viele unter denselben, welche noch nie in einem solchen Vehikel Platz nehmen durften. Auch die Endstation Muttenz hatte sich in festliches Gewand geworfen.

Im Tram ist gut kutschieren

Im Winter wie im Lenz.

Wird es dann recht rentieren,

Kann man es weiterführen

In unsere Residenz

lautete ein Spruch, welcher im Triumphbogen ob dem Geleise eingelochten war.

Inzwischen hatte man sich nach dem Programme des löbl. Gemeinderates von Muttenz zu fügen. Im großen Saale des Gasthofes zum „Rößli“ hatte ein einfaches Bankett auf uns. Der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Regierungsrat Lauer, dankte allen denen, die zum Gelingen dieses Werkes beitrugen; sei es den Behörden zu Stadt und Land,

sei es die vielen, oft auch mit Wahrschelt, vorgelegenen a-la-Schneißelbänke. Die Muttenzer hatten verstanden, das Weh und Ach ihrer Trambahn auch in Poesie zu bringen. Einige dieser originellen, in Muttenzer-Dialekt abgefaßten Verse, lassen wir nachstehend folgen.

Vorgetragen von Jakob Brüberlin-Schaub:

Seid mir gegrüßt Ihr Gäste alle
Aus Basel und aus Baselland
Die Ihr Euch heut versammelt habet
Zur Einweihung der Ueberland.

Der Jahre zwanzig sind verflossen
Seid dem die Frage ward alut
Wie man von Muttenz unverdrossen
Nach Basel wohl gelange gut.

Darüber war man längst sich einig
Elektrisch muß das Mittel sein
Damit man schon seine Beine
Will man zur Nachbarstadt hlein.

So tagten denn die weisen Männer
Von unserem Dorfe unentwegt
Und rateten und machten Pläne
Was wohl für jeden wär das Best!

Doch, hätt' der rottenbr. Gedanke
Kommt aus der Hauptstadt Basellands
Von der wir stets das Heil erwarten
Für unser engeres Vaterland.

Wohlant Bürger vom Wartenberge
Nun kommt die Rettung lang ersehnt
Wir helfen Euch aus Eurem Schmerze
Die Ueberlandbahn wird erstehn.

Wir fahren da auf schnellstem Wege
Nach Basel wo die Weisheit wohnt
Doch merket Euch, das Dorf, das obere,
Wird vom Tracé ganz verschout.

Zum bösen Spiel lam gute Miene
Wir haben uns daran gewöhnt
Das seine Eisenbahngesehe
Hat seine Wirkung nicht verfehlt.

Wir machten uns auf unsere Soden
Sammelten hier das nötige Geld
Ganz unverhofft kamen die Woden
An Opfersinn hats nicht gefehlt.

In Bestal war man überrascht
Von dem Erfolg am Wartenberge



museu...uttenz : < 5/5 >



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Letzte Generalversammlung der Basellandschaftlichen Überlandbahn AG

Am 21. November versammelten sich die Aktionäre der Basellandschaftlichen Überlandbahn AG zu einer ausserordentlichen Generalversammlung um die Fusion zur Baselland Transport AG sowie den Fusionsvertrag und die Fusionsbilanz zu genehmigen.

Verwaltungsratspräsident Prof. Kurt Leupin (Muttenz) begrüßte die anwesenden Aktionäre, die gesamthaft 5377 Aktienstimmen vertraten, speziell aber die „Hauptaktionäre“, die Regierungsräte Dr. L. Lejeune und P. Manz. Wie den Ausführungen des Vorsitzenden zu entnehmen war, verteilen sich die Aktien zum Zeitpunkt der Fusion wie folgt: Kanton Baselland 3472, Kanton Basel-Stadt 500, Muttenz 780, Pratteln 690, Liestal 50, Frenkendorf 10, Füllinsdorf 5, Private 193 = Total 5700 Aktien. Das Gesuch auf Einberufung der ausserordentlichen Generalversammlung wurde rechtsgültig vom Kanton Baselland gestellt, mit den Anträgen Zustimmung zur Fusion zur Baselland Transport AG, Genehmigung des Fusionsvertrages und der Fusionsbilanz, Übertragung der Konzession an die BLT. Der Verwaltungsrat sei, so Prof. Leupin, gegenüber dem Fusionsprojekt positiv eingestellt und beantragt Zustimmung zu den Verträgen. Obschon noch einige Fragen offen seien, habe man „blindes Vertrauen“ in die künftige Verwaltung. Insbesondere hege man Bedenken gegenüber den Auswirkungen von § 11 des Fusionsvertrages im Hinblick auf die möglichen finanziellen Folgen für die Gemeinden. Die Defizite der einzelnen Linien sollten separat errechnet und die Gemeinden entsprechend belastet werden. Eine gleichmässige Verteilung des Defizits auf die Gemeinden wäre ungerecht.

Regierungsrat Paul Manz versuchte diese Bedenken zu zerstreuen, indem er darauf hinwies, dass der Vertrag zwischen Basel-Stadt und Baselland über die Linien 12/14 der BVB vis zum Inkraft-

treten eines neuen Verkehrsgesetzes in Kraft bleibt. Für Muttenz und Pratteln seien keine zusätzlichen Kosten zu erwarten. Beiträge seien nur für die eine Gemeinde interessierenden Linien zu entrichten über die in der BLT separat Buch geführt werde. P. Manz bescheinigte der Verwaltung der BUeB eine „sparsame Geschäftsführung“. Die Fusion sei wichtig im Hinblick auf den Verkehrsverbund in dem die Investitionen besser genutzt werden können. Abschliessend bekräftigte der Baudirektor, dass der Kanton die Defizitanteile nicht zu Ungunsten der Gemeinden ändern könne, dass es jedoch möglich sei, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden inskünftig mehr berücksichtigt werde.

Der Vertreter von Basel-Stadt erklärte Zustimmung mit Vorbehalten, indem die finanziellen Auswirkungen noch nicht ersichtlich seien. Basel will jedenfalls keine grössere Belastung hinnehmen.

Prof. Leupin, der seit 36 Jahren dem Verwaltungsrat angehört, gab einen kurzen Rückblick auf die 52jährige Geschichte der Basellandschaftlichen Überlandbahn. Die Linie 12 nach Muttenz wurde am 21. Januar 1921 eröffnet, die Linie 14 nach Pratteln folgte am 19. Oktober 1922. Von Bedeutung war die ständige Verbesserung des Trassees. So wurden die Teilstrecken Rennbahn-Muttenz und Rothaus-Pratteln ohne jede Subvention auf Doppelspur ausgebaut. Die Planaufgabe für die Verlängerung der Linie bis Liestal erfolgte 1927, musste jedoch 1938 infolge der Ablehnung durch Basel-Stadt und die SBB wieder aufgehoben werden. Im Jahre 1947 erfolgte die Korrektur der St. Jakobstrasse. Nach Ansicht der Experten sollte die Tramlinie neben der verbreiterten Strasse geführt werden. In einer mit 1494 Unterschriften versehenen Petition an den Landrat forderte die Gemeinde Muttenz die Verlegung

des Trams, was 1949 genehmigt wurde. Mit einem bedeutenden Beitrag der Gemeinde Muttenz wurde das heutige Trassee erstellt, worüber heute alle Instanzen recht froh sind. Anschliessend dankte Prof. Leupin seinen Mitarbeitern im Verwaltungsrat und den BVB als Pächterin der Linie.

Einstimmig ratifizierten die Aktionäre die Anträge des Verwaltungsrates, womit die Basellandschaftliche Überlandbahn AG zu Bestehen aufgehört hat.

In seinem Schlusswort würdigte Regierungsrat Paul Manz die Zustimmung der Aktionäre zur Fusion als nicht selbstverständlich. Heute sei keine andere Lösung möglich, obschon noch nicht alle Fragen geklärt seien. Man müsse jedoch Entscheide treffen bevor das letzte Detail geregelt sei. Die BLT sollte im ersten Betriebsjahr nicht schlechter abschneiden als zuvor die einzelnen Bahnen gesamthaft. Es sei ein Schritt getan worden zur Vorbereitung der Zukunft. Der verdiente Dank des Baudirektors an Prof. Leupin für seinen jahrelangen Einsatz für die BUeB war das Schlusswort dieser letzten Generalversammlung.

-on.

Muttenzer Anzeiger 29. 11. 1974



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Fusion der Vorortsbahngesellschaften und Gründung der Baselland Transport AG

Staatliche Kontrolle

Für die notwendige staatliche Kontrolle und politische Mitbestimmung kann bei der vorgesehenen Organisation der BLT in zweierlei Hinsicht gesorgt werden.

Einmal hat die öffentliche Hand aufgrund der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung in allen wesentlichen Fragen des öffentlichen Verkehrs eine sehr weitgehende Kontrolle über die Verkehrsunternehmungen. Auf kantonaler Ebene soll diese Kontrolle mit dem neuen Verkehrsgesetz noch wesentlich verstärkt werden, indem der Landrat über die Bewilligung von Subventionen direkten Einfluss auf die Budgets der Verkehrsunternehmungen nehmen und nicht erst im Nachhinein für bereits getätigte Ausgaben Beiträge bewilligen kann. Zum zweiten schlägt der Regierungsrat vor, dass ein Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrskommission im Verwaltungsrat der BLT Einsatz nimmt. Eine weitere Kontrolle bestände darin, dass die landrätliche Finanzkommission eines ihrer Mitglieder in die Kontrollstelle der BLT entsendet.

Unternehmungsziele

Die Unternehmungsziele der Baselland Transport sind generell im Zweckartikel der Statuten formuliert. Wesentlich ist, dass

- das Primat der kantonalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik für die BLT vorgezogen ist
- die BLT verpflichtet ist, alle geeigneten Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen
- die BLT die Tarife innerhalb ihres Einflussbereichs vereinheitlicht und den Beitritt zum geplanten regionalen Tarif- und Verkehrsbund anstrebt
- die BLT im gesamten Unternehmungsbereich eine intensive Zusammenarbeit mit den Basler Verkehrsbetrieben anstrebt, ebenso mit SBB und PTT
- die BLT innerhalb der ihr gesetzten tarif- und verkehrspolitischen Grenzen zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet ist.

Grösse und Wachstum der BLT

Die Baselland Transport wird einen Anteil von rund 90% der Beförderungsfälle des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft aufweisen. Der auf die jetzigen Busunternehmungen entfallende Verkehr soll weiterhin von diesen Betrieben geführt werden. Die BLT wird aber ab 1976 Inhaberin der Konzessionen werden und mittels der abzuschliessenden Betriebsverträge für die notwendige Tarif- und Fahrplan-Koordination und Zusammenarbeit unter den Automobilbetrieben zu sorgen haben. Bei der Waldenburgerbahn drängt sich infolge ihrer Lage abseits der übrigen kantonalen Bahnunternehmungen und ihrer technischen Besonderheiten eine Integration in die BLT in Form der Fusion nicht unmittelbar auf. Selbstverständlich wird auch mit dieser Bahn eine möglichst weitgehende Zusammenarbeit in bezug auf Tarif, Fahrplan und Betrieb angestrebt. Das weitere Wachstum der BLT wird sich vor allem mit der Eröffnung der geplanten Buslinien - vor allem im unteren Kantonsteil (Tangentallinie Allschwil-Schweizerhalle, Querverbindung Biel-Benken-Arlesheim usw.) - ergeben. Wahrscheinlich kann auch später der Betrieb auf den heute an die Basler Verkehrs-Betriebe verpachteten Linien nach Basel-Aesch und Basel-Pratteln durch die BLT übernommen werden.

Finanzielle Aspekte

Es ist deutlich zu unterscheiden zwischen direkt mit der Schaffung der Baselland Transport AG in Zusammenhang stehenden Kosten und Erträgen sowie Kosten, die für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs so oder so aufgewendet werden müssen. Zur letzteren Kategorie gehören z. B. alle Kosten für die geplanten baulichen Sanierungsmassnahmen bei den Bahnen, für Rollmaterialbeschaffungen, für die Eröffnung neuer Linien usw. Ebenso gehören hierzu auch die vermehrten öffentlichen Beiträge, die bei der Einführung des Verbundtarifs notwendig werden.

An direkt durch die Gründung der BLT verursachten Kosten sind die bereits bewilligten knapp 1,2 Millionen Franken für den Kauf der privaten Vorortsbahnaktien zu nennen. Hinzu kommen Gründungskosten (Stempelabgabe, Gebühren) von rund Fr. 150 000.-. Dieser Betrag wird von den Bahnunternehmungen selbst aufgebracht werden. Was die in der Zukunft resultierenden finanziellen Konsequenzen der BLT

anbelangt, ist es sicher, dass sich - wenn von den Faktoren abgesehen wird, die nicht mit der Schaffung der BLT in Zusammenhang stehen - der Kostenaufwand der neuen Gesellschaft nicht wesentlich vom zusammengezählten Aufwand der ehemaligen vier Bahngesellschaften unterscheiden wird. Einigen Kostensenkungen, die durch Rationalisierung ermöglicht werden, steht ein gewisser Mehraufwand vor allem beim technischen Personal gegenüber. Zu beachten ist aber, dass damit neue und notwendige Aufgaben erfüllt werden müssen. Auf der Ertragsseite kann eine gewisse Verbesserung durch Frequenzsteigerungen erwartet werden. Die schrittweise zunehmende Einführung des Verbundtarifs wird allerdings wieder Ausfälle bringen.

Das Schwergewicht bei der Gründung der Baselland Transport liegt aber grundsätzlich weniger bei Kosteneinsparungen, als bei Leistungsverbesserungen. Mit dem gleichen Einsatz an Mitteln sollen also in qualitativer und quantitativer Hinsicht verbesserte Verkehrsleistungen angeboten werden.

Realisierung

Die Vorarbeiten zur Fusion der Vorortsbahngesellschaften und zur Gründung der Baselland Transport AG sind praktisch abgeschlossen. Insbesondere liegen die Fusionsverträge, die Fusionsbilanzen per 31. Dezember 1973 und die neuen Statuten der BLT vor. Ebenso besteht Klarheit über die Grobstruktur von deren Organisation.

Bereits haben sich auch die zuständigen Stellen der Kantone Basel-Stadt und Solothurn sowie das Eidg. Amt für Verkehr grundsätzlich positiv zum Projekt Baselland Transport geäußert. Parallel zur Behandlung des vorliegenden Berichtes im Landrat soll mit den Nachbarkantonen, dem Bund und den Verwaltungsräten der Bahngesellschaften der Fusionsvertrag endgültig bereinigt werden, damit unmittelbar nach Abschluss der Beratungen zu diesem Bericht die notwendigen ausserordentlichen Generalversammlungen durchgeführt werden können und der Zusammenschluss vollzogen wird. Die Fusion muss aus formaljuristischen Gründen vor Ende 1974 vollzogen werden. Sollte dieses Datum nicht eingehalten werden können, müssten neue Fusionsbilanzen per Ende 1974 erstellt werden.

Die Durchführung der Fusion wird dadurch erleichtert, dass die Birsigthalbahn und die Birseckbahn bereits eine gemeinsame Direktion haben und sich die Direktion und die Verwaltungen dieser beiden Bahnen in gemeinsamen Räumlichkeiten in Münchenstein befinden. Dadurch war es möglich, bereits einige Vorkehrungen im Hinblick auf die Fusion zu treffen.

Neues Verkehrsgesetz

Parallel zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbunds und zur Gründung der Baselland Transport wird zur Zeit ein neues kantonales Verkehrsgesetz ausgearbeitet. Das neue Gesetz wird das geltende Verkehrsgesetz aus dem Jahre 1958 und ebenfalls das Strassen-gesetz von 1916 ersetzen und in einem nach modernen Gesichtspunkten konzipierten, das gesamte Verkehrswesen umfassenden Erlass vereinigen. Das neue Verkehrsgesetz, dessen Entwurf Anfang 1975 vorgelegt werden soll, wird u. a. die rechtlichen Grundlagen für den regionalen Verkehrsverbund enthalten. Im Rahmen dieses Gesetzes sind ausserdem neue Finanzierungsvorschläge zu erwarten.

Bei der Fusion der vier Vorortsbahngesellschaften handelt es sich um den Zusammenschluss von vier privatrechtlichen Aktiengesellschaften. Obwohl diese Gesellschaften alle praktisch ausschliesslich im Eigentum der öffentlichen Hand sind, kann die Fusion rechtlich gesehen ohne Beschluss der Legislative durchgeführt werden. Der Regierungsrat ist aber der Auffassung, dass der Landrat bei der grossen und wachsenden Bedeutung, die der öffentliche Verkehr als staatliche Aufgabe hat, vorgängig die Gelegenheit zur Stellungnahme haben muss.



Müller
Anzeiger



X museu...uttenz : < 5/5 >



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

B Ue B 1 foto freitag 1921

R Abl 7, 190-201

21. 1. 1921 ^{feier} öffnung Basel-Uz

ab 22. fehrplan wärter Betrieb

U4

Trambahn Basel--Muttenz - wichtigste Daten

Die Linie nach St.Jakob (am 19.8.1916 in Betrieb genommen) „bildete auch die Voraussetzung für die nach Muttenz und Pratteln führende Basellandschaftliche Ueberlandbahn (BUeB) mit den Linien 12 und 14.“ Seite 126

21.2.1920	Konstituierende Generalversammlung der BUeB
22.1.1921	Eröffnung der Einspurigen Strecke St.Jakob–Muttenz
20.10.1921	Eröffnung der einspurigen Verlängerung nach Pratteln gleichzeitig der Doppelspur St.Jakob--Birsfelderstrasse
19.11.1931	Doppelspur bis Muttenz
3.2.1951	Verlegung in den Höhlebachgraben in Betrieb
8.10.1951	Doppelspur bis Pratteln Linien-Nr 12 (wie St.Jakob) bis Muttenz, Nr.14 bis Pratteln Die Linie 12/14 führte bis 1932 durch die St.-Johann- Vorstadt über die Johanniterbrücke bis zum Wiesenplatz.

Kehrschleifen seit 1921 in Muttenz, seit 1922 in Pratteln.

Stationsunterführungen



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

22.1.1921 = Samstag



Herrn
Peter Issler
Hüslimattstrasse 32
4132 Muttenz

Ihre Nachricht vom	Ihre Zeichen	Unsere Zeichen	Telefon-Durchwahl	4005 Basel
		DS/pm/rg		15.11.95

Sehr geehrter Herr Issler

Wie mir Herr Oertli mitgeteilt hat, beabsichtigen Sie, am 21. Januar 1996 in irgendeiner Form das 75jährige Jubiläum der Tramverbindung nach Muttenz zu feiern. Beigelegt erhalten Sie Kopien des Kapitels im Buch "Basler Tram 1895-1995", welches die Geschichte der Muttenzer Linie behandelt. Selbstverständlich stellen wir Ihnen - soweit vorhanden - auch gerne Bildmaterial für das 75jährige Jubiläum zur Verfügung.

Seitens der BVB sind wir gerne bereit, an allfälligen Aktivitäten am 21. Januar 1996 im Rahmen unserer Möglichkeiten mitzuwirken. Falls dies gewünscht wird, bitte ich Sie mit mir gelegentlich telefonisch Kontakt aufzunehmen (Tel. 267 89 52, Fax 267 90 48).

Mit freundlichen Grüßen
BASLERVERKEHRS-BETRIEBE
Pressechef

P. Marrer

(ich telefoniere Hr. Marrer noch einmal)

Beilagen erwähnt



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Tram

Am 30. Juni wohnten 16 392 Personen in der Gemeinde. Nach den Berechnungen der Bauverwaltung dürfte die Einwohnerzahl bis Ende 1974 auf rund 18 800, bis Ende 1977 auf 20 900 ansteigen.
Gemeindeverwaltung Muttenz

Amtliche Mitteilungen



Mitteilungen des Gemeinderates von Muttenz

Die Basler Verkehrsbetriebe teilen mit, dass dem Begehren um Erstellung eines Überganges bei der Tramhaltestelle Technikum nicht entsprochen werden kann, weil dadurch ein neuer Gefahrenpunkt geschaffen würde. Es seien Bestrebungen im Gange, sämtliche Bahnübergänge an der BUeB durch Unterführungen zu ersetzen oder durch Signalanlagen abzusichern. Es wäre unverständlich, mit einem neuen Übergang an dieser Haltestelle einen Zustand wieder herzustellen, den man auf dem restlichen Streckenabschnitt eliminieren wolle.

Oktober 1969



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Es gibt ein Dossier: Traubahn BS - Mutter - Prättel mit
Baupläne, Kosten, Verträge im Oekonomikum

HP

Unterlagen zur Ueberlandbahn Basel--Liestal

Von Prof. Kurt Leupin an Hans Bandli

- Entwurf betreffend eine Trambahn von Basel über Neuwelt nach Liestal. Arelsheim 1909 1909
- An die Regierung des Kantons Baselland Liestal, St.Gallen und Zürich, den 14. Oktober 1911. Kilchmann Ing., Studer 1911
- Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend eine elektrische Bahn Basel--Liestal, vom 2. April 1913 1913
- Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurnahn von Basel (Kantonsgrenze bei St.Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt, vom 4. April 1914 1914
- Ratschlag betreffend einer Strassenbahnlinie durch die Hardstrasse, Adlerstrasse, zeughausstrasse, StJakobsstrasse bis St.Jakob, Dem Grssoen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt den 28. Januar 1915 1915
- Bericht der Kommission betreffend eine elektrische Schmal-spurnahn von Basel nach Liestal an den Landrat, vom 25. Februar 1919 1919
- Karl Braun, Ingenieru. Langenthal: An das titl. Aktionskomitee für eine Ueberlandbahn Basel--Liestal, 30.8.1919 1919
- Prospekt für das Teilstück Basel--Muttenz der Ueberlandbahn Basel (Kantonsgrenze bei ST.Jakob)--Liestal, 29. Oktober 1919 (Mit Plan und Statutenentwurf 1919
- Ratschlag betreffend Beteiligung des Kantons Basel-Stadt aam Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, erste Teilstrecke Basel--Muttenz, dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt vorgelegt am 29. Januar 1920 1920
- Basellandschaftliche Ueberlandbahn, Statuten, vom 21. Februar 1920, mit Genehmigung des Eidg. Eisenbahndepartements vom 3. September 1920 1920
- Der Regierungsrat (des Kantons Basel-Landschaft) an den Landrat: Entwurf eines Landratsbeschlusses betreffend Benützung von Strassen terrain zum Bau und Betrieb der basellandschaftlichen Ueberlandbahn, Strecke St.Jakob--Muttnz, vom 10. Dezember 1920 1920
- Der RR des Kt BL an den Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn, Liestal: Verdankung der Einladung sowie Anmeldung zur ERöffnungsfeier des Teielstückes St.Jakob--Muttenz vom 21. Januar 1921, datiert 18.1.1921 1921
- Pachtvertrag zwivschen der Verwaltung der Basler Strassenbahnen, vorbehältlich der Ratifizierung durch den RR des Kt BS einerseits und der Aktiengesellschaft der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn in Liestal andererseits, 3. bzw. 5. bzw. 11. Januar 1921, GENEhmigung durch den Grossen Rat BS vom 29.9.1921 - Original und Druck. 1921
- Nachtrag zum Vertrag vom 3.1.1921: Pratteln statt Muttenz. - Original 1922

Basellandschaftliche Ueberlandbahn, Teilstück Muttentz--Pratteln: Prospekt mit Zeichnungsschein, 22.11.1921	1921
Einweihungs-Feier der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn (Teilstück Muttentz --Pratteln), Donnerstag, 19. Oktober 1922 in Pratteln	1922
Schreiben des RR BL, dass er corpore mit dem Land-schreiber daran teilnehmen werde, vom 13.10.1922	1922
Bericht des RR betreffend die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst, vom 16. März 1925 (mit Entwurfs eines Landratsbeschlusses)	1925
Basler Strassenbahnen, Direktion, an den Verwaltungsrat der UeB vom 4.2.1926 betr. zweisepurigen Ausbau der Strecke zwischen Birsfelderstrasse und Muttentz	1926
Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend finanzielle Beteiligung des Kt Bl und der Einwohnergemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttentz an den Baukosten der Strecke Pratteln--Liestal der BUeB, vom 4. Februar 1930	1930
Ratschlag betreffend weitere Beteiligung des Kt Bs am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln --Liestal und betreffend Uebernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel--Liestal durch die Basler Strassenbahnen, dem Grossen Rate des Kt BS vorgelegt am 28.2.1929	
BUeB, Verwaltungsrat an den Grossen Rat des Kt BS, vom 10. Mai 1930	1930
BUeB, Kostenvoranschlag für die Erstellung der Doppelspuranlage zwischen Weiche No 337 und Muttentz, Bahnkm 1,778 bis Bahnkm 2,444 und Erstellen eines Abstellgleises in Muttentz, 18.März 1931, G.Grabner, Bahningenieur	1931
Schreiben des Gemeinderates Muttentz vom 30. Juli 1931 an den VR der BUeB, dass Pläne aufgelegt waren und keine Einsprachen eingegangen sind	1931
2 Project-Pläne: Erstellung der Doppelspuranlage zwischen Birsfelderstr. und Muttentz (1:500), ausgefertigt von Bahn-Ingenieur Grabner am 17.III.1931. Der Plan mit der Inventar-No 8094 mit Zusatzplan "Projekt. Abstellgleise Muttentz (1:1000) aus welchem auch die Kehrschleife ersichtlich ist. - Die Haltestelle Muttentz Dorf ist vollständig westlich der Hauptstrasse!	1931
Edig. Eisenbahndepartement: Genehmigung des zweiten Gleises Bahnkm 1,778-2,444, vom 7.8.1931	1931
Basler Strassenbahnen (BSB) an BUeB betr. Schienenmaterialproben, vom 15.9.1931, zuhanden Eisenbahndep.	1931
Vertragsentwurf 1936 (?) für Pacht Strecke St.Jakob--Pratteln	(1936)
Pachtvertrag für Kantonsgrnze--Pratteln, vom 14.4.1951 mit Nachtrag Nr.1 vom 16.10/18.12.1957	1951 1957
Jubiläums-Generalversammlung der BUeB vom 17.6.1946: Unterhaltungsprogramm und Einladungsliste	1946



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Basel, den 22. August 1975

Herrn
H. Bandli
In den Wegscheiden 3

4132 M u t t e n z

Betr: Einige Daten zur Entstehungs-Geschichte der Tramlinie 12 später auch 14.

1916

1. April Neue Linie Hardstrasse - Zeughaus und ab
19. August bis St. Jakob . 12 Minuten - Betrieb

1921

21. Eröffungsfeier
ab 22. Januar

wird bis Muttentz gefahren. (In den Hauptverkehrszeiten alle
12 Minuten, sonst alle 24 Minuten).

Route: Wiesenplatz - Johanniterbrücke - Marktplatz -
Barfüsserplatz - Aeschenplatz - St. Jakob - Freidorf - Muttentz.
Bis Zeughaus aber immer 12 Minuten - Betrieb.

Auf Anordnung an Sonntagen eine Linie Riehen - Muttentz in Betrieb
(12 Minutenlinie = 6 Minuten Betrieb mit den fahrplanmässigen
Linien).

1922

x 20. Oktober Linie 14 nach Pratteln geführt.

Nach Pratteln alle 24 Minuten; nach Muttentz, aber nur während
den guten Verkehrszeiten, alle 12 Minuten.

Route Linie 12/14: Wiesenplatz - Barfüsserplatz - Aeschenplatz -
St. Jakob - Muttentz - Pratteln.

x 19.10.1977

Eröffungsfeier

Basler Verkehrs-Betriebe
Bibliothek

J. O. Jäger



X museu...uttenz : < 5/5 >

T

**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

PROSPEKT

für das Teilstück MuttENZ-Pratteln

I. Allgemeines.

Am 22. Januar 1921 ist die Strecke Basel (St. Jakob)-MuttENZ der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn, welche den Basler Straßenbahnen verpachtet ist, dem Betrieb übergeben worden. Der Verwaltungsrat begann unmittelbar nach der Betriebseröffnung mit den Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn. Man entschied sich aus verschiedenen, insbesondere finanziellen Gründen, von der Strecke MuttENZ-Liestal zunächst nur wieder das Teilstück MuttENZ-Pratteln in Angriff zu nehmen.

Durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1921 wurde unserer Gesellschaft gestattet, die II. Sektion MuttENZ-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt in zwei Teilen auszuführen, nämlich:

- I. MuttENZ-Pratteln
- II. Pratteln-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt.

II. Bahnbau und Betrieb.

Wie schon beim ersten Teilstück soll der Unterbau MuttENZ-Pratteln auch von Anfang an für die Doppelspur gebaut werden, jedoch soll vorläufig nur eine einspurige Geleise-Anlage mit Ausweichgeleisen erstellt werden.

Das Tracé führt von MuttENZ am Fuße des Wartenberg entlang, südlich Lachmatthof vorbei, ziemlich geradlinig in das Dorf Pratteln. Haltestellen sind vorgesehen beim Rothausweg, Lachmatthof, Endstation beim Friedhof in Pratteln. Das Tracé weist eine Länge von 3,7 km auf, die Gesamtstrecke St. Jakob-Pratteln 6,5 km. Damit zwischen Friedhof und Buholz keine Bauten entstehen, die das zukünftige Tracé Pratteln-Liestal irgendwie beeinträchtigen könnten, so soll jetzt schon das notwendige Land bis zum Buholz erworben werden.

Der Betrieb der Strecke dürfte voraussichtlich bis auf weiteres auch wieder den Basler Straßenbahnen gegen angemessene Entschädigung verpachtet werden.

Die Bahn wird sich bestreben, die Taxen so niedrig als möglich zu halten.

III. Baukosten und Finanzierung.

Die eigentlichen Baukosten für die im Betriebe befindliche Strecke St. Jakob-MuttENZ (2,9 km) werden rund Fr. 860,000.— betragen. Dazu kommen für diverse Unkosten (Eidgen. Stempelsteuer, Vermittlungsprovisionen für die Kapitalbeschaffung und dergleichen) ca. 40,000.—, sodaß mit einer Gesamtbausumme von Fr. 900,000.— zu rechnen ist. Dieser Betrag wurde aufgebracht durch Fr. 600,000.— in Aktien und Fr. 280,000.— in Obligationen (letztere mit Zinsgarantie des Kantons Baselland und der beteiligten Gemeinden).

Für die neu zu bauende Strecke Muttenz-Pratteln (3,7 km) hat die Direktion der Basler Straßenbahnen einen Kostenvoranschlag von Fr. 758,000.— aufgestellt. Um gegen alle Eventualitäten geschützt zu sein, rechnen wir bei der Aufstellung unseres Finanzplanes mit einer Summe von Fr. 800,000.—, wobei wir uns bestreben werden, den Voranschlag der Basler Straßenbahnen nicht zu überschreiten.

Gemäß § 6 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen sind Fr. 260,000.— in Obligationen und Fr. 540,000.— in Aktien aufzubringen.

Vom Aktienkapital haben zu übernehmen:

der Kanton Baselland = 20% der Bausumme	Fr. 160,000.—
die Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal = 20%	
der Bausumme	„ 160,000.—
(der Verteiler ist durch den Landrat aufzustellen)	
durch öffentliche Subskriptionen sind aufzubringen:	
Aktien	„ 220,000.—
Notstands-Aktion bzw. Obligationen	„ 260,000.—
	<u>im Ganzen Fr. 800,000.—</u>

Das Aktienkapital würde sich zusammensetzen aus:

Prioritäts-Aktien

des Staates	Fr. 80,000.—	
der Gemeinden	„ 80,000.—	
der freien Subskription	„ 180,000.—	Fr. 340,000.—

Stamm-Aktien

des Staates	Fr. 80,000.—	
der Gemeinden	„ 80,000.—	
der freien Subskription	„ 40,000.—	Fr. 200,000.—
		<u>Total Aktienkapital Fr. 540,000.—</u>

Bezüglich der Rendite der Strecke Basel-Muttenz kann folgendes gesagt werden:

Der Betrieb ist den Basler Straßenbahnen verpachtet. Diese bezahlen der Gesellschaft einen jährlichen Pachtzins von 3% bis zum Ende des ersten vollen Betriebsjahres (1922), von 4% für das zweite volle Betriebsjahr und hierauf von 5% des Baukapitals. Pro 1921 ergibt die Pachtzinssumme rund Fr. 24,000.—. Davon finden 17,000.— Verwendung für die Verzinsung des Obligationenkapitals und der Rest für Unkosten und notwendige Abschreibungen. Wir hoffen, im zweiten vollen Betriebsjahre eine bescheidene Dividende auf das Prioritäts-Aktienkapital auswerfen zu können.

Die Rendite der Strecke Muttenz-Pratteln hängt auch wieder von der Höhe der Pachtzinssumme ab. Wir werden uns bestreben, für unsere Gesellschaft einen möglichst günstigen Pachtvertrag abzuschließen, sodaß wahrscheinlich im zweiten vollen Betriebsjahr mit der Auszahlung einer Dividende begonnen werden kann.

IV. Emission des Aktienkapitals.

Das gemäß obiger Aufstellung der freien Subskription verbleibende Aktienkapital von Fr. 180,000.— Prioritätsaktien und Fr. 40,000.— Stammaktien wird hiemit zu folgenden Bedingungen öffentlich aufgelegt:

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 200.— für jede Aktie von nominal Fr. 200.— lautend auf den Inhaber.
2. Der Bezugspreis von Fr. 200.— ist wie folgt einzuzahlen: 20% = Fr. 40.— bis 15. Januar 1922. Für den Rest sind ebenfalls Teilzahlungen vorgesehen. Der Verwaltungsrat der Ueberlandbahngesellschaft bestimmt die weiteren Zahlungsfristen.
3. Die Auflage beginnt am 20. November 1921 und dauert bis 20. Dezember 1921.
4. Als Zeichnungsstellen sind bestimmt:
 - a) Basellandschaftliche Kantonalbank in Liestal; ihre Filialen in Arlesheim, Binningen, Gelterkinden, Sissach, Waldenburg und ihre Agenturen in Birsfelden und Pratteln;
 - b) Basellandschaftliche Hypothekenbank in Liestal und ihre Filialen in Basel und Gelterkinden;
 - c) Schweiz. Bankgesellschaft Liestal;
 - d) Basler Kantonalbank in Basel.
5. Als Einzahlungsstellen sind bezeichnet die unter Ziffer 4 genannten Institute. Gegen ihre Einzahlungen erhalten die Zeichner Interimsquittungen, gegen welche später, auf besondere Anzeige hin, die definitiven Titel bezogen werden können. Die Stempelgebühr übernimmt die Gesellschaft.
6. nimmt die Gesellschaft.

Liestal, den 10. November 1921.

Namens des Verwaltungsrates
der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn:

Der leitende Ausschuß:

Der Präsident: Der Vicepräsident:
Dr. C. Tanner, Reg.-Rat. Dr. A. Veit-Gysin.

Der Sekretär:
Dr. Wirth.

Zeichnungsschein.

D..... Unterzeichnete..... zeichnet zu Emissionsbedingungen

Stück Prioritäts-Aktien Basellandschaftliche Ueberlandbahn

à Fr. 200.— nominal.

....., den

Unterschrift und genaue Adresse:

.....
.....



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Bericht des Regierungsrates an den Landrat

betreffend

**finanzielle Beteiligung des Kantons Basellandschaft
und der Einwohnergemeinden Liestal, Frenkendorf,
Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz an den Baukosten
der Strecke Pratteln-Liestal der Basellandschaftlichen
Überlandbahn.**

(Vom 4. Februar 1930).

I. Allgemeines.

1. Der Landrat befasste sich mit der Frage der finanziellen Beteiligung von Kanton und Gemeinden am Bau der Basellandschaftlichen Überlandbahn (B. Ü. B.) letztmals in seiner Sitzung vom 29. Dezember 1921. Damals hatte Ihre Behörde die Höhe der Aktienbeteiligung des Staates und der interessierten Gemeinden für den Bau der Strecke Muttenz-Pratteln festgesetzt.

Die Teilstrecke Muttenz-Pratteln wurde am 19. Oktober 1922 dem Betrieb übergeben. Die B. Ü. B. hat den beiden Gemeinden zweifelsohne einen neuen Aufschwung gegeben. In der Bevölkerung von Muttenz und Pratteln ist sicherlich niemand mehr, der die Überlandbahn missen möchte.

2. Der Ausbau Muttenz-Pratteln war als Teilstück der Strecke Basel-Liestal gedacht. Bevor der Verwaltungsrat der B. Ü. B. Vorbereitungen für die Fertigstellung der ganzen Linie bis Liestal traf, wollte er — wie dies vor Beginn des

Baues der Strecke Muttenz-Pratteln auch getan worden war — einige Jahre abwarten, um die neue Betriebsstrecke sich konsolidieren zu lassen.

Nachdem etwa 4 Jahre seit der Betriebseröffnung der Strecke Muttenz-Pratteln verflossen waren, begann der Verwaltungsrat der B. Ü. B. in Hinsicht auf die ihm vom Landrat und den interessierten Gemeinden vertraglich gesetzte, am 21. Februar 1930 ablaufende Baufrist mit den Vorbereitungen für den Bau der Strecke Pratteln-Liestal. Zunächst wurde die Verwaltung der Basler Strassenbahnen beauftragt, ein Projekt mit Plänen und Kostenvoranschlag aufzustellen. Nachdem diese vom Verwaltungsrat genehmigt worden waren, wurde die öffentliche Planaufgabe mit Eingabefrist bis 17. Oktober 1927 durchgeführt. Es gingen zahlreiche Eingaben der interessierten Landeigentümer ein, welche im Expropriationsverfahren zur Erledigung kommen werden, sobald die Finanzierungsfrage gelöst sein wird.

Zu erwähnen ist noch, dass der Verwaltungsrat der B. Ü. B. schon anlässlich des Landerwerbes für die Baustrecke Muttenz-Pratteln in vorsorglicher Weise das für die neue Baustrecke in Betracht fallende Land von der Endstation Pratteln bis zum Buholz bereits erworben hat, um zu verhindern, dass angesichts der regen Bautätigkeit in Pratteln die Strecke überbaut werden konnte. (s. Geschäftsbericht der B. Ü. B. 1928 Seite 18, unter „Aktiven“ den Posten „Unvollendete Bauobjekte“ Fr. 32,609.90). Mit Rücksicht auf die vertraglichen Abmachungen (s. II) durfte der Verwaltungsrat ohne Bedenken und Risiko diesen Landerwerb vollziehen.

3. Mit Schreiben vom 13. Januar 1928 hat uns die B. Ü. B. vom Stand der Vorbereitungen Kenntnis gegeben und uns gebeten, der Kanton Baselland (Kanton und Gemeinden) möchte sich mit 40% an den Baukosten der dritten Bauetappe beteiligen. Mit dieser Eingabe war die Mitteilung verbunden, dass unter gleichem Datum ein Gesuch

an den Regierungsrat von Basel-Stadt des Inhaltes ergangen sei, der Kanton Basel-Stadt möge sich mit einem Betrage von Fr. 600.000.— in Aktien beteiligen und die Verwaltung der Basler Strassenbahnen möge den Entwurf eines neuen Betriebsvertrages vorschlagen.

Im Ratschlag betreffend weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Überlandbahn Basel-Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal, und betreffend Übernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel-Liestal durch die Basler Strassenbahnen vom 28. Februar 1929 schlägt der Regierungsrat von Basel-Stadt dem Grossen Rat eine Beteiligung von 35% der damals auf Fr. 1,500,000.— veranschlagten Baukosten, im Maximum mit Fr. 525,000.— durch Zeichnung von Stamm- und Prioritätsaktien zu gleichen Teilen und Genehmigung des Pachtvertragsentwurfes vor.

Der Grosse Rat hat diesen Ratschlag noch nicht behandelt, weil er zuerst die Stellungnahme der basellandschaftlichen Behörden abwarten wollte.

Wir fügen den baselstädtischen Ratschlag unserm vorliegenden Bericht als Beilage 1 bei.

Die Generalversammlung der Aktionäre der B. Ü. B. vom 29. Mai 1929 hat den neuen Pachtvertragsentwurf bereits genehmigt.

4. Wir haben in der Folge die Frage der Weiterführung nach verschiedenen Richtungen hin abzuklären versucht und sind in der Lage, Ihnen nachfolgend über die Ergebnisse unserer Prüfung zu berichten. Unterdessen war auch der 8. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der B. Ü. B. für das Jahr 1928 erschienen, welcher sich auf Seite 3 ff. eingehend über die Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal, insbesondere über folgende Fragen ausspricht:

- a) Rückblick. Konzession und Verpflichtung des Verwaltungsrates zur Vorbereitung alles dessen, was zur

Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal erforderlich ist.

- b) Tracé.
- c) Finanzierungsfrage.
- d) Pachtvertrag und Rendite.
- e) Volkswirtschaftliche Bedeutung der Überlandbahn und deren Weiterführung von Pratteln nach Liestal.

Wir legen Ihnen den Geschäftsbericht 1928 als Beilage 2 bei. Derselbe bildet einen integrierenden Bestandteil unseres vorliegenden Berichtes. Dort Gesagtes möchten wir in unserer Vorlage hier nur wiederholen, wo wir es unbedingt als notwendig erachten.

II. Rechtliches und wirtschaftliche Fragen.

1. Die Grundlage für die Beteiligung von Staat und Gemeinden am Bau der Überlandbahn bildet einmal das Gesetz betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908. Gemäss § 2 des cit. Gesetzes beträgt die Beteiligung des Staates 20% der Baukosten. § 3 schreibt vor, dass in allen Fällen, wo Staatsbeteiligung eintritt, auch die an dem betreffenden Unternehmen interessierten Einwohnergemeinden Aktien zu übernehmen haben. Der Landrat bestimmt in jedem einzelnen Falle durch besondern Beschluss die in Frage kommenden Gemeinden und setzt die Höhe ihrer Aktienbeteiligung fest und zwar bei Schmalspurbahnen auf zusammen 10-20% der Baukosten.

2. Im besondern kommt für die Beteiligungspflicht des Kantons und der Gemeinden der nachfolgende vor 10 Jahren abgeschlossene Vertrag in Betracht. Da derselbe Ihrer Behörde in allen Einzelheiten nicht mehr gegenwärtig sein dürfte, drucken wir ihn nachfolgend mit seinem ganzen Inhalt ab:

Vertrag.

Zwischen

1. dem Kanton Basel-Landschaft,
2. den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal, und
3. dem Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal, handelnd im Namen einer unter der Firma „Basellandschaftliche Überlandbahn“ zu gründenden Aktiengesellschaft, im nachstehenden „Überlandbahngesellschaft“ genannt,

ist zum Zwecke der Gründung einer Aktiengesellschaft mit der Firma „Basellandschaftliche Überlandbahn“, die nach Massgabe der Konzession die elektrische Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt bauen und betreiben soll, folgendes vereinbart worden.

Art. 1.

Der Kanton Basellandschaft überträgt die ihm von der Schweizerischen Bundesversammlung erteilte Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt d. d. 4. April 1914 mit Abänderung d. d. 22. Juni 1916, mit allen daraus hervorgehenden Rechten und Pflichten auf die Überlandbahngesellschaft und die Überlandbahngesellschaft übernimmt die Konzession und verpflichtet sich, die ihr durch die Bestimmungen der Konzession überbundenen Verpflichtungen in allen Teilen zu erfüllen und insbesondere die Sektion I der Bahn, d. h. die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz, sobald als möglich zur Ausführung zu bringen.

Art. 2.

Die Überlandbahngesellschaft verpflichtet sich dem Kanton Basellandschaft gegenüber, die Sektion II der Bahnlinie, d. h. die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls

Muttenz bis Neuwelt, spätestens nach Ablauf von 10 Jahren, vom Datum der konstituierenden Generalversammlung an gerechnet, zur Ausführung zu bringen.

Der Landrat des Kantons Basellandschaft ist berechtigt, die Ausführung der Sektion II der Bahn schon vor Ablauf der 10 Jahre zu verlangen, sofern die allgemeinen Verhältnisse es rechtfertigen und die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als möglich erweist.

Andererseits ist die Überlandbahngesellschaft berechtigt, die Verlängerung der zehnjährigen Frist zu verlangen, und der Regierungsrat wird dem Landrat beantragen, eine angemessene Fristverlängerung zu gewähren, sofern die allgemeinen Verhältnisse das Gesuch rechtfertigen oder die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als unmöglich erweist.

Art. 3.

Nach Einigung der kantonalen Behörden mit der Überlandbahngesellschaft über den Zeitpunkt der Inangriffnahme der Weiterführung der Bahn nach Liestal und allenfalls von Muttenz bis Neuwelt haben sich die Kantonsregierung und die Überlandbahngesellschaft im Sinne des vorletzten Absatzes des abgeänderten Art. 6 der Konzession mit dem Bundesrate zwecks Festsetzung der Fristen ins Einvernehmen zu setzen.

Art. 4.

Für den Fall, dass die in der Konzession oder vom Bundesrate festgesetzten Fristen aus irgend einem Grunde nicht eingehalten werden können, ist die Überlandbahngesellschaft verpflichtet, beim Bundesrate die erforderlichen Fristverlängerungen rechtzeitig nachzusuchen.

Art. 5.

Für den Fall, dass die Überlandbahngesellschaft den Betrieb der ganzen Bahn oder von Teilen derselben den Basler Strassenbahnen oder einer andern Gesellschaft über-

trägt, unterliegen die bezüglichen Verträge der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 6.

Der Kanton Basellandschaft verpflichtet sich, sich nach Massgabe des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 an der Finanzierung der Überlandbahngesellschaft zu beteiligen.

Zum Zwecke des Baues und Betriebes der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz verpflichten sich die Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal im Sinne von § 3 des vorgenannten Gesetzes, sich mit 20% der Baukosten am Aktienkapital der Überlandbahn zu beteiligen, und zwar wird von diesen 20% die Gemeinde Liestal Fr. 25,000.—, die Gemeinde Pratteln Fr. 20,000.— und die Gemeinde Muttenz den Rest übernehmen.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, so wird alsdann der Landrat gemäss § 3 des vorgenannten Gesetzes durch besonderen Beschluss die Höhe der Beteiligung der in Frage kommenden Gemeinden an den von ihnen gemeinsam zu übernehmenden 20% der Gesamtbaukosten der ganzen Strecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt festsetzen, wobei die anlässlich des Baues der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal bezahlten Beträge diesen Gemeinden in Anrechnung zu bringen sind.

Der Kanton und die Gemeinden werden durch die von der Regierung und den Gemeindebehörden bezeichneten Vertreter in der Generalversammlung der Überlandbahngesellschaft vertreten.

Die Überlandbahn verpflichtet sich, dem gesamten Personal die für solche Betriebe üblichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu gewähren.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen des vorgenannten Gesetzes in allen Teilen vorbehalten.

Art. 7.

Der Kanton Basellandschaft verpflichtet sich, wenn nötig, die Zinsen der von der Überlandbahngesellschaft event. auszugebenden Obligationen, deren Gesamtbetrag gemäss § 6 des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 einen Drittel des Anlagekapitals des Unternehmens nicht übersteigen darf, zu garantieren.

Falls der Kanton aus dieser Zinsengarantie in Anspruch genommen wird, so ist ihm die Hälfte der von ihm bezahlten Beträge von den an der Überlandbahngesellschaft beteiligten Gemeinden im Verhältnis ihrer Beteiligung am Aktienkapital zu vergüten.

Art. 8.

Solange nur die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz gebaut und betrieben wird, soll der Verwaltungsrat der Überlandbahngesellschaft aus 9 Mitgliedern bestehen, von denen zwei vom Regierungsrate des Kantons Basellandschaft und je eines von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 20,000.— besitzt, gewählt werden. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt.

Die von der Kantonsregierung und den Gemeinden gewählten Mitglieder brauchen nicht Aktionär der Gesellschaft zu sein und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, ist die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf 11 zu erhöhen.

Art. 9.

Die dem Kanton Basellandschaft aus der Erwerbung der Konzession, für Pläne, für Gutachten etc. und aus seinen sonstigen vorbereitenden Massnahmen erwachsenen Kosten sind ihm von der Überlandbahngesellschaft zu vergüten.

Art. 10.

Die Vertragsschliessenden erklären sich damit einverstanden, dass alle eventuell aus diesem Vertrage entstehenden Streitigkeiten, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von mindestens Fr. 3,000.— hat (vgl. Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege Art. 52, Ziff. 1), durch das Schweizerische Bundesgericht als einzige Zivilgerichtsinstanz entschieden werden sollen.

Geschehen in Liestal, in fünffacher Ausfertigung, am 21. Februar 1920.

Namens des Regierungsrates des Kantons Baselland,

der Präsident: der Landschreiber i. V.:
sig. Dr. Grieder. sig. Meng.

Namens des Gemeinderats von Liestal,
der Gemeindeschreiber: der Präsident:
sig. Strübin. sig. Stutz.

Namens des Gemeinderats von Muttenz,
der Gemeindeschreiber: der Präsident:
sig. Meyer. sig. J. Brüderlin.

Namens des Gemeinderats von Pratteln,
der Gemeindeschreiber: der Präsident:
sig. Wüthrich. sig. Dürr.

Namens des Aktionskomitees,
der Sekretär: der Präsident:
sig. Wirth. sig. Tanner.

Durch diesen Vertrag, den der Landrat in seiner Sitzung vom 31. März 1919 genehmigte, haben Kanton und Gemeinden die B. Ü. B. verpflichtet, die Bahn bis 21. Februar 1930 (Ablauf der 10 Jahre vom Datum der konstituierenden Versammlung vom 21. Februar 1920 an) zur Ausführung zu bringen. Die Bahngesellschaft hat ihre Vorbereitungen rechtzeitig getroffen. Verschiedene Verumständungen auf unserer Seite, wie Einholung eines Gutachtens usw., haben die Angelegenheit etwas herausgezogen. Der Sache als solcher ist damit kein Abbruch getan.

In rechtlicher Beziehung ist noch hervorzuheben, dass der Landrat hätte verlangen können, dass die Bahn schon vor Ablauf der 10 Jahre gebaut würde. Dazu lag kein Grund vor.

Andererseits ist die Überlandbahngesellschaft berechtigt, Verlängerung der 10jährigen Frist zu verlangen. Das tut sie nicht, sondern wünscht die Strecke Pratteln-Liestal zu bauen.

Im Vertrag ist nicht vorgesehen, dass auch der Kanton und die Gemeinden Fristverlängerung verlangen können.

Rein rechtlich gesprochen, könnte die B. Ü. B., welche wir zum Bau der Strecke Basel-Pratteln vertraglich verpflichtet hatten, auf dem Rechtswege die gesetzlichen Beiträge für die Linie Pratteln-Liestal verlangen.

3. Die B. Ü. B. ist mit uns der Meinung, sie würde auf der Fertigstellung der Linie Basel-Liestal nicht beharren, wenn die wirtschaftlichen Grundlagen, welche seinerzeit zum Vertragsabschluss geführt haben, nicht mehr vorhanden wären. Wir haben aus diesem Grunde Wert darauf gelegt, zu untersuchen, ob sich der Ausbau der Strecke Pratteln-Liestal auch heute noch aus wirtschaftlichen Gründen rechtfertige und haben zunächst von der B. Ü. B. einen Spezialbericht über die Frage der Wirtschaftlichkeit einverlangt, der uns am 7. Juni 1929 zugegangen ist. In diesem Bericht, der bei den Akten liegt und Ihnen zur Verfügung steht,

stellt die Bahngesellschaft die sehr erfreuliche Frequenz des Personenverkehrs auf der Linie Basel-Pratteln fest. Sie ist überzeugt, dass auch die Strecke Pratteln-Liestal einen befriedigenden Personenverkehr erhalten wird und weist auf die Vorteile hin, die dadurch entstehen, dass von Liestal weg mit dem Tram direkt in das Herz der Stadt Basel hineingefahren werden kann. Im fernern macht sie darauf aufmerksam, dass das Birseck und seine Nebenbahnen über Barfüsser- und Aeschenplatz in Basel direkt an die zwischen Basel und Liestal liegenden Gemeinden angeschlossen werden. Im weitern behandelt der genannte Bericht der Bahngesellschaft die Vorteile, welche die Weiterführung für verschiedene Erwerbsgruppen bringt; sie weist auf die bauliche Entwicklung hin, welche das angrenzende Land nehmen wird, ferner auf die Vorteile für die Arbeiter und Angestellten der Floretspinnerei Ringwald in Niederschönthal und die Besucher der Krankenanstalten in Liestal.

In seiner Eingabe kommt der Verwaltungsrat zu folgendem Schluss:

„Die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal ist unserer festen Überzeugung nach unbedingt zu bejahen. Die beiden Kantonshauptstädte Basel und Liestal sowie die übrigen an der Linie liegenden aufstrebenden Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf und Füllinsdorf werden durch die Ausführung des Projektes erhebliche Vorteile erzielen.“

4. Mit dieser Ansichtsausserung der B. Ü. B., der wir uns zwar ohne weiteres anschliessen konnten, haben wir uns nicht begnügt, sondern wir hielten es für tunlich, noch durch einen ganz unabhängigen Fachmann verschiedene Fragen abzuklären. Für dieses Gutachten hat sich uns auf unsere Anfrage hin Herr Ingenieur K. Braun, Direktor der Emmenthalthalbahn und der Solothurn-Münsterbahn, in Burgdorf, zur Verfügung gestellt. Herr Braun, damals Abteilungschef der bernischen Eisenbahndirektion, hatte schon vor Beginn der

Bauarbeiten für die Strecke St. Jakob-MuttENZ ein Gutachten über verschiedene den Bau betreffende Fragen erstattet, kennt also einigermaßen die hierortigen Verhältnisse.

Das Gutachten Braun ist uns im November 1929 eingereicht worden. Wir legen dasselbe unserer Vorlage als Beilage 3 bei. Zur Frage der Wirtschaftlichkeit stellt Herr Braun mit Überzeugung fest, dass die Weiterführung der Überlandbahn von Pratteln nach Liestal vom Standpunkte der basellandschaftlichen Volkswirtschaft aus unbedenklich empfohlen werden dürfe.

Wir stellten das Gutachten Braun, auf das wir weiter unten noch zurückkommen werden, der B. Ü. B. zur Vernehmung zu. Sie antwortete uns in ihrem Schreiben vom 10. Januar 1930, es sei nunmehr für Staats- und Gemeindebehörden vom Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit aus die Grundlage gegeben, dass sie mit ruhigem Gewissen die im Verträge vom 21. Februar 1920 eingegangene Verpflichtung zur Finanzierung der Linie bis Liestal ausführen dürften.

III. Kostenvoranschlag und Finanzplan.

Der vor einigen Jahren von der Direktion der Basler Strassenbahnen als Projektverfasserin aufgestellte Kostenvoranschlag belief sich anfänglich auf rund Fr. 1,500,000.—. In der Folge haben sich einige Posten desselben, die nur schätzungsweise berechnet waren, erhöht, sodass der Voranschlag auf Fr. 1,624,990.— festgesetzt wurde. Der regierungsrätliche Experte kommt in seinem schon genannten Gutachten auf Fr. 1,710,000.—.

Über die Entwicklung des Kostenvoranschlages lassen wir eine von der Basler Strassenbahn einverlangte Aufstellung folgen, aus welcher Sie alle Einzelheiten ersuchen. Die Projektverfasserin glaubt, es würde voraussichtlich keine Überschreitung stattfinden, sofern nicht die Expropriation des Landes Überraschungen bringen würde.

Vergleichende Zusammenstellung der Kosten.

Allgemeine Kosten.	Kosten-Voranschläge vom Jahre		
	1926	1929	1930
1. Bauleitung und Verwaltungskosten	Fr. 25,000	Fr. 25,000	Fr. 35,000
2. Verzinsung des Baukapitals	—	17,000	17,000
Bahnbau.			
3. Erwerb von Grund und Rechten	203,500	210,000	251,000
4. Unterbau	783,700	888,990	900,000
5. Oberbau	315,000	330,000	330,000
6. Stromleitungsanlage	144,000	140,000	155,000
7. Signale und Verschiedenes	4,800	4,000	10,000
8. Hochbau	25,000	10,000	12,000
Total Fr.	<u>1,501,000</u>	<u>1,624,990</u>	<u>1,710,000</u>

Erläuterungen.

ad 1. und 2. Beim Kostenvoranschlag vom Jahre 1926 handelt es sich um einen generellen Kostenvoranschlag. Wenn die bezüglichen Posten seither erhöht werden mussten, so ist dies damit begründet, dass nachher erfolgte Detailstudien diese Erhöhung notwendig machten.

ad 3. Die Kostenerhöhung ist infolge der Verlängerung des eigenen Bahnkörpers in Füllinsdorf und Liestal auf die vermehrten Inkonvenienzentschädigungen und Obstbäumevergütungen zurückzuführen.

ad 4. Im Jahre 1926 konnten die Kunstbauten nur geschätzt werden, während 1929 und 1930 die errechneten Kosten auf Grund der gemachten Detailstudien vorliegen. Auch ist das Unvorhergesehene und Diverses in diesem Posten enthalten.

ad 5. Die Erhöhung ist begründet durch die Verwendung eines schwereren Schienenprofils, 30 kg / l. Meter statt 26 kg / l. Meter.

ad 6. Die Sicherungsmassnahmen der Telephonverwaltung und der Elektra Baselland für ihre Leitungen begründeten die Kostenerhöhung.

ad 7. Die neuen bundesgesetzlichen Vorschriften vom 7. Mai 1929 über Abschluss und Signalisierung der Niveaure Kreuzungen machen die Kostenerhöhung notwendig. Auch die Haltestellen sollen besser ausgebaut werden.

ad 8. Es sollen vier einfache, zweckentsprechende Wartehäuschen à Fr. 3,000.— erstellt werden.

Bemerken möchten wir noch, dass für die 6,287 km lange Strecke St. Jakob-Pratteln ein Betrag von rund Fr. 1,500,000.— an Baukosten aufgewendet werden mussten. Die zu bauende Strecke Pratteln-Liestal beträgt 6,022 km.

Gestützt auf den neuen Kostenvoranschlag von Fr. 1,700,000.— hat uns die B. Ü. B. folgenden Finanzierungsplan eingereicht:

Kanton Basellandschaft, 20 % der Baukosten	Fr. 340,000.—
Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal, 15% der Baukosten „	255,000.—
Kanton Basel-Stadt	„ 525,000.—
Privat-Aktienkapital	„ 100,000.—
Bankdarlehen	„ 480,000.—
	<hr/>
Total	<u>Fr. 1,700,000.—</u>

Hiezu ist zu bemerken, dass unser Kanton in vorsorglicher Weise jährliche Rückstellungen gemacht hat. Der betreffende Fonds für Weiterführung der Überlandbahn von

Pratteln nach Liestal weist per Ende 1929 einen Saldo von Fr. 347.003.75 auf.

Was die Gemeinden anbetrifft, hat die B. Ü. B. sich einverstanden erklärt, an Stelle der vertraglichen Verpflichtung von 20% nur eine Beteiligung von 15% zu verlangen; dies mit Rücksicht auf die sonstige starke Beanspruchung der Gemeinden.

Von Basel-Stadt unserm Nachbarkanton ist zu erwarten, dass er mithilft, das gemeinsam begonnene Werk zu beendigen.

Das Privataktienkapital von Fr. 100,000.— hofft die Gesellschaft, ohne besondere Schwierigkeiten aufzubringen.

Bezüglich der Fr. 480,000.— Bankdarlehen hat die B. Ü. B. die Zusicherung, dass dieser Betrag von einem Konsortium unter Führung der Basellandschaftlichen Kantonalbank zur Vsrfügung gestellt werden wird.

IV. Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft.

Wir sind der Ansicht, Ihre Behörde sollte ohne Bedenken den Staatsbeitrag bewilligen. Die Hälfte der Beteiligung, also Fr. 170,000.—, würde in Prioritätsaktien, die andere Hälfte in Stammaktien gemäss gesetzlicher Vorschrift zugeteilt.

Was die Rendite anbetrifft, verweisen wir auf den baselstädtischen Ratschlag Seite 25, wo ausgeführt wird, es werde gestützt auf den von den Basler Strassenbahnen zu zahlenden Pachtzins ermöglicht werden, dass die Prioritätsaktien von Anfang an mit 4% verzinst werden können. Die Stammaktien bleiben vorläufig unverzinslich, weil der Pachtzins nicht ausreicht, um auch diese jetzt schon einer Dividende teilhaftig werden zu lassen. Hiezu ist aber zu bemerken, dass der Kanton und die Gemeinden in anderer Weise wie z. B. durch die Erhöhung des Katasterwertes des in der Nähe der Bahnlinie befindlichen Landes usw. finanzielle Vorteile erhalten.

V. Beteiligung der Gemeinden.

1. Als interessierte Gemeinden kommen wie beim Bau der Teilstrecken Basel-MuttENZ und MuttENZ-Pratteln die Einwohnergemeinden von MuttENZ, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und Liestal in Betracht.

2. Gemäss § 3 des basellandschaftlichen Eisenbahngesetzes sind für die Höhe der Zuteilung in erster Linie massgebend die Einwohnerzahl und die Steuerkraft sowie das volkswirtschaftliche Interesse, das die einzelne Gemeinde an dem Zustandekommen der betreffenden Bahn hat.

Gestützt auf diese Bestimmung ist die Beteiligung der Gemeinden für die bestehende Strecke seinerzeit wie folgt festgesetzt worden:

MuttENZ	Fr. 143,000.—
Pratteln	.. 125,000.—
Frenkendorf	.. 10,000.—
Füllinsdorf	.. 5,000.—
Liestal	.. 50,000.—

Eine statistische Aufstellung über Bevölkerungszahl, Vermögen und Einkommen der betreffenden Gemeinden ergibt folgendes Bild:

Gemeinde	Einw.-Zahl	Vermögen	Einkommen	Sozial-	Einkommen
		Fr.	brutto	Abzüge	netto
MuttENZ	4500	17,192,031.—	4,305,204.—	87,631.—	4,217,573.—
Froidorf	—	6,625,457.—	1,283,582.—	38,344.—	1,245,238.—
Pratteln	4850	50,529,014.—	7,794,605.—	145,947.—	7,648,658.—
Frenkendorf	1600	4,360,853.—	1,612,307.—	22,406.—	1,589,901.—
Füllinsdorf	1150	5,815,399.—	1,181,376.—	15,848.—	1,165,528.—
Liestal	6600	56,909,242.—	11,238,328.—	121,260.—	11,117,068.—
Total		141,431,996.—	27,415,402.—	431,436.—	26,933,966.—

3. Der Regierungsrat hatte in Verbindung mit dem Ausschuss des Verwaltungsrates der B. Ü. B. einen provisorischen

Kostenverteiler aufgestellt und zur Besprechung desselben Vertreter der Gemeinden und des Verwaltungsrates zu einer Konferenz auf den 24. Januar 1930 einberufen.

An derselben wurde zunächst das Gutachten Braun in Beratung gezogen. Aus der Diskussion ergab sich die Feststellung, dass die Schlussfolgerungen des Experten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit von keiner Seite beanstandet worden sind.

Im weitem wurde der Kostenverteiler für die Gemeinden besprochen. Auf Grund der Ueberprüfung der in dieser Konferenz geäußerten Meinungen schlagen wir Ihnen nun folgende Verteilung vor:

Gemeinde	bisherige Beteiligung	neuer Zuschlag	Total
MuttENZ	143,000.—	10,000.—	153,000.—
Pratteln	125,000.—	40,000.—	165,000.—
Frenkendorf	10,000.—	25,000.—	35,000.—
Füllinsdorf	5,000.—	25,000.—	30,000.—
Liestal	50,000.—	155,000.—	205,000.—

Wir halten davon, diese Verteilung bilde einen gerechten Ausgleich der Interessen der verschiedenen am Unternehmen beteiligten Gemeinden.

VI. Schlussbemerkungen und Anträge.

Wir hoffen, Ihnen mit unsern Ausführungen und dem in den 3 Beilagen Gesagten dargetan zu haben, dass sowohl rechtliche wie wirtschaftliche Gründe für die Weiterführung der B. Ü. B. von Pratteln nach Liestal sprechen. Der Ausbau der III. Teilstrecke ist eine jener wirtschaftlichen Fragen, welche von beiden Kantonen Stadt und Land gemeinsam gelöst werden müssen. Beide Kantone ziehen wirtschaftliche Vorteile daraus.

Der Verwaltungsrat der B. Ü. B. schreibt in seinem Geschäftsbericht pro 1928, er würde es begrüßen, wenn die Erledigung dieser Eisenbahnfrage sowohl im baselstädtischen Grossen Rat wie im basellandschaftlichen Landrat mit demjenigen wirtschaftlichen und idealen Weitblick in eine fernere Zukunft beider Kantone behandelt würde, die sie in Tat und Wahrheit verdiene.

Wir schliessen uns aus voller Überzeugung diesem Wunsche an und stellen Ihnen zum Schlusse folgende Anträge:

1. Der Kanton Baselland beteiligt sich gemäss § 2 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 an den zu Fr. 1,700,000.— veranschlagten Baukosten der Strecke Pratteln-Liestal der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn mit 20% = Fr. 340,000.—. Dieser Betrag, der zur einen Hälfte in Prioritätsaktien, zur andern Hälfte in Stammaktien zu zeichnen ist, ist dem Separatfonds für die Weiterführung der Ueberlandbahn von Pratteln nach Liestal zu entnehmen.
2. Als interessierte Gemeinden im Sinne von § 3 des genannten Gesetzes werden die Einwohnergemeinden von Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz bezeichnet. Die Höhe ihrer Beteiligung entsprechend 15% der Baukosten wird auf Fr. 255,000.— festgesetzt. Diese Summe wird auf die einzelnen Gemeinden verteilt wie folgt:

Muttenz	Fr. 10,000.—
Pratteln	„ 40,000.—
Frenkendorf	„ 25,000.—
Füllinsdorf	„ 25,000.—
Liestal	„ 155,000.—

12,400.
12,400.
25,000

77,400.
77,600

Diese Beträge sind zur einen Hälfte in Prioritätsaktien
und zur andern Hälfte in Stammaktien zu zeichnen.

Liestal, den 4. Februar 1930.

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

J. Mosimann.

der Landschreiber:

Haumüller.

Beilagen:

1. Ratschlag des Regierungsrates von Baselstadt vom
22. Februar 1929.
2. Geschäftsbericht der Überlandbahngesellschaft pro
1928.
3. Gutachten von Ingenieur Braun vom November 1929.



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

2922.

Ratschlag

betreffend

**weitere Beteiligung
des Kantons Basel - Stadt
am Aktienkapital für die Ueberlandbahn
Basel - Liestal,
dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal,**

und betreffend

**Uebernahme des Betriebes der
vollausgebauten Linie Basel - Liestal
durch die Basler Strassenbahnen.**

Dem Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt
vorgelegt am 28. Februar 1929.

Tit.

I.

Auf Grund des Ratschlages No. 2289 vom 27. Januar 1920 betreffend Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel-Liestal, erste Teilstrecke Basel-Muttenz, hat der Grosse Rat am 12. Februar 1920 die Zeichnung von Fr. 25,000.— in Stammaktien und Fr. 25,000.— in Prioritätsaktien, total somit Fr. 50,000.— für die erste Teilstrecke Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob)-Muttenz auf Rechnung des allgemeinen Staatsvermögens bewilligt. Nach erfolgtem Bau dieses Teilstückes hat der Grosse Rat am 29. September 1921 den mit Ratschlag No. 2387 vom 28. Juni 1921 vorgelegten Pachtvertrag betreffend Uebernahme des Betriebes der Strecke Basel-Muttenz der Ueberlandbahn durch die Verwaltung der Basler Strassenbahnen genehmigt.

In der Folge ist die Weiterführung der Ueberlandbahn von Muttenz nach Pratteln in Angriff genommen worden, und der Grosse Rat hat daher am 19. Januar 1922 auf unsern Antrag hin (Ratschlag No. 2417 vom 24. Dezember 1921) die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt mit weitem Fr. 50,000.—,

je zur Hälfte in Stamm- und Prioritätsaktien, beschlossen. Im damaligen Ratschlag hatten wir darauf hingewiesen, dass auch der Betrieb der neuen Teilstrecke an die Basler Strassenbahnen verpachtet werden solle. Nachdem dann die Linie MuttENZ-Pratteln im Spätsommer 1922 dem Betrieb übergeben worden war, und die einfachste und zweckmässigste Lösung der Verpachtungsfrage darin bestand, den für die Teilstrecke Basel-MuttENZ abgeschlossenen Betriebsvertrag vom 3./5. Januar 1921 auf die neue Teilstrecke MuttENZ-Pratteln auszudehnen, ist zwischen der Ueberlandbahngesellschaft und der Verwaltung der Basler Strassenbahnen am 12./16. September 1922 ein entsprechender Nachtragsvertrag abgeschlossen worden, dem der Grosse Rat gemäss unserm Antrag Ratschlag No. 2475 vom 14. Oktober 1922) am 11. Januar 1923 seine Genehmigung erteilt hat.

II.

Mit der Verleihung der generellen Konzession für den Bau und Betrieb der Ueberlandbahn Basel-Liestal hat sich dieses Unternehmen dem Landrat des Kantons Basellandschaft gegenüber verpflichtet, die Bahn streckenweise zu bauen und bis zum 20. Februar 1930 zu vollenden. Nachdem das zweite Linienteilstück MuttENZ-Pratteln schon seit dem Jahre 1922 im Betrieb ist, dürfte nachgerade die Zeit gekommen sein, die Erstellung der Reststrecke Pratteln-Liestal in Angriff zu nehmen; entsprechende Projektpläne sind ausgearbeitet, ein Kostenvoranschlag liegt vor und die öffentliche Planaufgabe ist erfolgt. Bei dieser Sachlage hat uns die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Schreiben vom 13. Juni 1928 ersucht,

der Kanton Basel-Stadt möchte sich an den auf Fr. 1,500,000.— veranschlagten Kosten der projektierten Bahnverlängerung mit einem Betrag von Fr. 600,000.— beteiligen unter gleichzeitiger Ausdehnung des bestehenden Betriebsvertrages auf das Endteilstück Pratteln-Liestal.

III.

Die bestehende Linie Basel-Pratteln hat sich über ihre wirtschaftliche Berechtigung durch die bisher erzielten Verkehrsziffern ausgewiesen und es kann keinem Zweifel unterliegen, dass das neu zu erschliessende Alimentationsgebiet im Raume Pratteln-Liestal dem Gesamtverkehr der Linie einen mächtigen Impuls verleihen wird. Nicht allein die Hauptrelation Basel-Liestal und umgekehrt wird sich im Hinblick auf die gegenseitigen Verkehrsbedürfnisse eines grossen Zuspruchs erfreuen, sondern auch der Zwischenverkehr wird eine wesentliche Steigerung erfahren, wenn die von der Bahn bedienten Dörfer und Siedelungen ausser mit Basel auch mit ihrem Kantonshauptort verbunden sein werden. Das Bestreben Liestals, mit Basel auf wirtschaftlichem Gebiet in einen immer engeren Kontakt zu kommen, hat sich in jüngster Zeit wiederholt mit aller Deutlichkeit gezeigt und zu praktischen Resultaten geführt; in diesem Zusammenhang sei beispielsweise an die Gasversorgung erinnert. Andererseits hat Basel ein erhebliches Interesse daran, seinem natürlichen Hinterland möglichst günstige Verkehrsbedingungen zu schaffen. Ein Blick auf den vorgelegten Uebersichtsplan zeigt, dass nicht allein längs der bestehenden Ueberlandbahnstrecke

zahlreiche Wohnkolonien und Einzelsiedelungen entstanden sind, sondern dass auch zwischen der derzeitigen Endstation und der Stadt Liestal — deren bauliche Ausdehnung in der Richtung nach Basel tendiert — eine rege Bautätigkeit eingesetzt hat, die durch den Vollausbau der Ueberlandbahn naturgemäss weiter gefördert wird. Ferner ist zu beachten, dass die Stadtgemeinde Liestal sowie die Gemeinden Niederschönthal, Frenkendorf und Füllinsdorf eine bessere Verbindung mit zahlreichen Gemeinden des Bezirks Arlesheim via Basel erhalten werden. Vom volkswirtschaftlichen wie vom verkehrspolitischen Standpunkt aus ist daher das Erweiterungsprojekt nur zu empfehlen.

IV.

Bevor wir zu einzelnen mit der geplanten Verlängerung der Ueberlandbahn nach Liestal zusammenhängenden Fragen technischer und finanzieller Natur Stellung nehmen, scheint es uns unerlässlich, zu erörtern, ob sich für die gewünschte Verbindung zwischen Liestal und Basel nicht eine andere und vielleicht bessere Lösung finden lässt, als durch die Weiterführung der Ueberlandbahn.

Wenn wir uns vergegenwärtigen, dass zur Herstellung einer leichtern Verkehrsmöglichkeit ausser der Strassenbahn als weitere taugliche Transportmittel die Eisenbahn und der Autobus in Betracht fallen, so weist diese Ueberlegung den Weg, den wir im Nachfolgenden einschlagen. Es handelt sich darum, die Vor- und Nachteile der drei genannten Verkehrsmittel gegen einander abzuwägen und auf Grund des Ergebnisses sich für diese oder jene Lösung zu entscheiden.

1.

Geht man in richtiger Erkenntnis der Verhältnisse davon aus, dass die angestrebte neue Verbindung dazu berufen ist, die Bedürfnisse eines stetig im Wachsen begriffenen Vorortverkehrs zu befriedigen, so erhellt ohne weiteres, dass die Eisenbahn, deren Stärke auf dem Gebiete des Fernverkehrs liegt, schon aus rein technischen Gründen ausser Stande ist, so zahlreiche Verbindungsmöglichkeiten zu bieten, wie die Strassenbahn. Wohl hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen je und je darauf hingewiesen, dass es volkswirtschaftlich nicht richtig sei, wenn neben ihrem eigenen Bahnkörper eine Sekundärbahnlinie nach Liestal betrieben werde. Nur mit einem gewissen Zögern haben sich aber die Bundesbahnen dazu verstehen können, dem unbestreitbar vorhandenen Bedürfnis nach vermehrtem Zugsverkehr durch die Einlage einiger weniger Vorortzüge bis zu einem gewissen Grade Rechnung zu tragen. Trotzdem stösst man immer wieder auf die Behauptung, die bestehenden Eisenbahnverbindungen reichten wohl aus und könnten schlimmsten Falls noch vermehrt werden. Diese Einstellung der Anhänger der Vollbahn wird dem Wesen der Sache nicht gerecht, weil sie unbestreitbare Vorteile, welche nur die Kleinbahn zu bieten vermag, übersieht. Mögen die Bundesbahnen noch so viele Vorortzüge einschalten, so werden doch zahlreiche zwischen den Eisenbahnstationen liegende Ansiedelungen nicht diejenige Verbindung erhalten, auf die sie mit Recht Anspruch erheben können. Wohl werden mehr Fahrgelegenheiten geboten, allein der oft weite Weg zum nächsten Bahnhof bleibt den

Interessenten nicht erspart, und gerade dieser missliche Zustand ist es, welcher einer Tramverbindung, die sich den örtlichen Bedürfnissen anpasst, ruft. In diesem Zusammenhang darf füglich auch darauf hingewiesen werden, dass es sich beim Ausbau der projektierten Ueberlandbahnlinie weniger um eine Konkurrenzierung der Bundesbahnen handelt, als vielmehr um eine Ergänzung des Beförderungsgeschäftes der Normalbahn. Wenn die Streckenbelastung der Bundesbahnen zwischen Basel und Liestal zunimmt, wie es zu wünschen ist, dann kann es der Vollbahn nur angenehm sein, auch beim elektrischen Betrieb vom Lokalverkehr etwas entlastet zu werden; ein Beispiel hierfür ist das unwirtschaftliche Halten von Schnellzügen in Pratteln nach neun Kilometern ab Basel, um einige Abonnenten abzusetzen. Es ist nicht daran zu zweifeln, dass der geplante Ausbau der Ueberlandbahn nach Liestal eine Verkehrsbelebung mit sich bringen wird, die beiden Unternehmen zu Gute kommt, wie dies die bereits im Betrieb befindliche Strecke Basel-Pratteln recht anschaulich zeigt. Sollte der Betrieb der Ueberlandbahn bis Liestal die Bundesbahnen veranlassen, ihren Lokalzugsverkehr zu verbessern, dann wird dadurch eine weitere Unterstützung der Ueberlandbahn durch Basel-Stadt keineswegs überflüssig, weil eben die Kleinbahn vor der Normalbahn Vorzüge aufweist, die das fahrende Publikum am besten zu schätzen weiss. Es ist abgesehen von Erwägungen finanzieller Natur schon aus rein technischen Gründen gänzlich ausgeschlossen, dass die Bundesbahnen ihre Vorortzüge je im regelmässigen 24 Minutenbetrieb werden führen können, weil bei der Belegung der zur Ver-

fügung stehenden Geleise auf Zugskompositionen (Schnellzüge und Güterzüge), deren Fahrzeiten international bedingt sind, Rücksicht genommen werden muss. Nicht so die Kleinbahn; sie verkehrt alle 24 Minuten in beiden Richtungen, bedient zahlreiche Siedelungen, die mehr oder weniger weit von den Stationen der Normalbahn abliegen, und vermag sich mit Leichtigkeit und rasch allen Verkehrsbedürfnissen, seien sie vorübergehender oder dauernder Natur, anzupassen. Die Einschlebung von Extrawagen, die nicht an einen Fahrplan gebunden sind, stösst auf keinerlei Schwierigkeiten und lässt sich im Bedürfnisfalle noch in letzter Stunde bewerkstelligen. Wir denken hierbei vor allem an den oft nicht vorauszusehenden Stossverkehr an schönen Feiertagen, anlässlich von Festen, Rennen und dergleichen Veranstaltungen mehr. Dazu kommt, dass die Fahrtaxen, wenigstens in den Hauptrelationen, sich niedriger stellen werden, als die Billettpreise der Bundesbahnen. Durch den Einbezug der neuen Strecke in das baselstädtliche Tarifsysteem wird die Gültigkeit der Strassenbahnabonnemente auf diese ausgedehnt, wodurch der neuen Linie auch zahlreiche vollzahlende Fahrgäste zugeführt werden. Dies mögen folgende Berechnungen veranschaulichen:

Der Trambenützer, der heute für 50 Cts. von Allschwil bis nach Pratteln fährt, wird, wie wir in Aussicht genommen haben, inskünftig für die Hin- und Rückfahrt nach Liestal mit der gewöhnlichen Billettaxe 2×75 Cts. = Fr. 1.50, mit dem Inhaberabonnement 2×70 Cts. = Fr. 1.40 zu bezahlen haben, während er bei Benützung von Eisenbahn und Strassenbahn Fr. 2.50 resp. Fr. 2.40 auszugeben hat,

wovon Fr. 1.80 auf das Eisenbahnbillett entfallen; die Ersparnis bei der Fahrt mit der Ueberlandbahn beträgt somit Fr. 1.—. Nimmt man an, dass der Fahrgast der Bundesbahn nur eine Strassenbahnlinie in der Stadt benützt, so hat er für seine Reise von Basel nach Liestal oder umgekehrt Fr. 2.30 resp. Fr. 2.20 auszugeben, wovon 50 Cts. resp. 40 Cts. für den Tram, während er bei Inanspruchnahme der Ueberlandbahn beispielsweise vom Kleinbasel nach Liestal und retour oder umgekehrt lediglich eine Fahrtaxe von Fr. 1.50 resp. Fr. 1.40 zu entrichten hat. Dass eine derart einschneidende Taxverbilligung eine bedeutende Verkehrsbelebung mit sich bringt, steht ausser allem Zweifel; der volkswirtschaftliche Nutzen der Ueberlandbahn nach Liestal ist evident.

Ein weiteres Argument, das gegen den Ausbau der Ueberlandbahn ins Feld geführt wird, ist die der Normalbahn gegenüber längere Dauer der Fahrzeit. Es ist richtig, dass die Ueberlandbahn für die Zurücklegung der Strecke Basel-Liestal mehr Zeit beanspruchen wird, als die Eisenbahn. Allein es darf nicht übersehen werden, dass ein Ausgleich zwischen den verschiedenen Fahrzeiten insofern stattfindet, als die Zeit, welche der Reisende benötigt, um zum Bahnhof zu gelangen, am Schalter das Billett zu lösen und sich auf den Bahnsteig zu begeben, in die Fahrdauer eingerechnet werden muss; der dadurch bedingte Zeitverlust fällt bei Benützung der Ueberlandbahn, welche der Fahrgast in der Stadt selbst besteigen kann, weg. Das Gleiche gilt im umgekehrten Falle, wo ein Reisender von Liestal aus irgendeine Haltestelle der hiesigen Strassenbahn erreichen will. Dazu kommt ein nicht zu unter-

schätzendes psychologisches Moment: dem Abonnenten sind die sich regelmässig wiederholenden Fahrzeiten der Trambahn ohnehin bekannt und jeder andere Benutzer der Ueberlandbahn weiss zum vorneherein, dass er alle 24 Minuten eine Fahrgelegenheit hat; das Publikum ist somit nicht genötigt, einen Fahrplan zu Rate zu ziehen, wie es dies in den weit-aus meisten Fällen tun muss, wenn es mit der Eisenbahn fahren will. Der Zugkraft dieser an sich geringfügigen Annehmlichkeit wird sich derjenige, der die Mentalität der Strassenbahnbenützer kennt, nicht verschliessen können.

Die Beanstandung der gegenüber der Eisenbahn längeren Fahrzeit der Strassenbahn gibt uns Anlass, auch die Frage der Möglichkeit einer Reduktion der Fahrdauer zu erörtern. Der Umstand, dass die Fahrzeit des Trams durch die Beschaffenheit des zur Verwendung gelangenden Rollmaterials wesentlich bedingt ist, erheischt eine Auseinandersetzung nach dieser Richtung hin. In erster Linie fragt sich, ob vierachsige oder nur zweiachsige Wagen den Dienst der Ueberlandbahn versehen sollen. Dass sich mit Vierachsern grössere Geschwindigkeiten erzielen lassen, als mit Zweiachsern, steht fest, doch bleibt zu prüfen, ob die erreichbare höhere Geschwindigkeit sich praktisch auch ausnützen lässt und ob der Vierachserbetrieb sich unter den gegebenen Verhältnissen als wirtschaftlich erweist. Die Verwendung von vierachsigem Wagenmaterial bietet nun wegen der geringen Ausnutzungsmöglichkeiten keine wesentlichen Vorteile. Auf der Ueberlandbahnstrecke Kantonsgrenze-Pratteln kann sich zwar zwischen einigen wenigen weit auseinander

liegenden Haltestellen die höhere Geschwindigkeit der Vierachser auswirken und ebenso auf einem rund zwei Kilometer messenden Teilstück der neuen Strecke Pratteln-Liestal. Dadurch liesse sich die Gesamtfahrzeit Aeschenplatz-Liestal, welche 40 Minuten betragen wird, um etwa drei bis vier Minuten verkürzen. Dieser minime Zeitgewinn rechtfertigte es jedoch nicht, einen neuen Wagentypus einzuführen, zumal da dieser auf den rein städtischen Linien seiner Ausmasse wegen unbrauchbar wäre. Gerade die Verwendungs- und Ausnutzungsmöglichkeit kleinerer Wagen auf den städtischen Strassenbahnnetzen hat dazu geführt, dass die neuesten Strassenbahnwagenkonstruktionen, auch solche für den Vorortverkehr, durchweg auf dem Zweiachsystem beruhen. Im Zusammenhang damit sie darauf hingewiesen, dass die zubauende Linie nach der Ueberwindung von rund zwei Kilometern offenem Gelände zwischen der äussersten Haltestelle in Pratteln und der ersten Haltestelle von Schöntal/Frenkendorf/Füllinsdorf den gleichen Charakter aufweist, wie die Linie nach Riehen und Lössrach, welche mit dem dort verwendeten Rollmaterial sehr gut bedient ist. In der Stadt wird sich die projektierte Bahnverlängerung durch eine bessere Besetzung der Kurse der Linien 12 und 14 sowie durch einen vermehrten Anhängewagenbetrieb der in die Hauptverkehrszeiten fallenden Kurse bemerkbar machen. Ob nun die Kurse der Linien 12 und 14, die alle 24 Minuten verkehren, einen oder zwei Anhänger führen, ist für die Belastung der städtischen Strassen nicht von grosser Bedeutung; es darf nicht vergessen werden, dass die Wirtschaftlichkeit der Basler Strassenbahnen zum grossen Teil auf dem Anhängewagenbetrieb basiert.

2.

Nach dem Gesagten bleibt der Vollständigkeit halber noch zu prüfen, ob für die Bedienung der Reststrecke Pratteln-Liestal nicht mit der Einrichtung eines Autobusdienstes auszukommen wäre. Wir möchten gleich zum vorneherein bemerken, dass wir einer derartigen Lösung nicht das Wort reden können. Es liegt auf der Hand, dass die zum Umsteigen in Pratteln notwendige Umschlagszeit eine nicht unerhebliche Verlängerung der gesamten Fahrzeit mit sich bringt, welche die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens mit der Normalbahn derart herabdrückte, dass an eine Prosperität nicht zu denken ist; zudem würde sich diese umständliche Beförderungsweise bei den interessierten Kreisen keiner grossen Beliebtheit erfreuen. Ferner ist zu beachten, dass die volle Leistungsfähigkeit eines solchen kombinierten Tram-Autobusbetriebes wegen des geringen Fassungsvermögens der Autobusse nicht zur Geltung kommen könnte, wenn nicht die Autokurse zeitweilig durch Reservewagen vervielfacht würden, was aber allzu unwirtschaftlich wäre. In Zeiten des Stossverkehrs könnten kaum genug Autocars eingestellt werden und in flauerer Zeiten hätte man einen relativ grossen Wagenpark, dessen Unterhalt erkleckliche Summen verschlingt, nutzlos in der Garage stehen; eine weitere Schwierigkeit ergäbe sich in Bezug auf die Verwendung des zeitweise beschäftigungslosen Bedienungspersonals. Alle diese Erwägungen zeigen deutlich, dass die Einführung eines Autobusverkehrs an Stelle einer Strassenbahnverbindung nicht in Frage kommen kann; eine der-

artige Lösung wird denn auch von keiner Seite ernstlich ins Auge gefasst.

3.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass weder die Normalbahn noch der Autobus den in Frage stehenden Bedürfnissen so gut entsprechen wie eine Strassenbahnverbindung nach Liestal. Nach reiflicher Abwägung aller dafür und dagegen sprechenden Faktoren kommen wir zum Schluss, dass sowohl vom verkehrspolitischen wie auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus die Weiterführung der Ueberlandbahn durchaus zweckmässig ist und die unseres Erachtens einzig mögliche und richtige Lösung des Problems darstellt.

Nach diesen Erörterungen grundsätzlicher Natur gehen wir zur Behandlung des Erweiterungsprojektes selbst über.

V.

1.

Hinsichtlich der technischen Seite des Ausbaues der Ueberlandbahn auf der Strecke Pratteln-Liestal glauben wir uns kurz fassen zu können. Was interessiert, ist die Tracéföhrung, deren Festlegung auf Grund eingehender Studien der Strassenbahnverwaltung erfolgt ist, welche die Zustimmung der Experten Prof. Studer und Kantonsingenieur Keller in Zürich gefunden hat. Darnach verläuft das Tracé von der derzeitigen Endhaltestelle Pratteln zunächst über das von der Ueberlandbahn vorsorglich er-

worbene Land in der Richtung Blötzen, die Strasse Pratteln-Krumme Eich (Zweienstrasse) bei km 7 kreuzend. Unmittelbar darauf biegt die Linie nach dem Niveauübergang dieser Strasse mit der Bundesbahn ab, wo sie unter dieser durchgeführt werden soll. Dann folgt sie der Bundesbahn bis zum nächsten Wärterhaus, von wo aus sie sich nach der Kantonsstrasse wendet, die sie ebenfalls mit eigenem Bahnkörper bis zur Einmündung der Frenkendörferstrasse begleitet. Von hier aus liegen die Geleise im Strassenkörper bis zur Gutsmatte, wo die Linie die Kantonsstrasse verlässt. Die schwierigste technische Frage ist die Führung der Bahn durch die Stadtgemeinde Liestal. Das Projekt sieht vor, dass die Bahn die Rheinstrasse beim Berryschen Gut verlässt, über die sogenannte Gutsmatte hinter der Liegenschaft des Spitalarztes vorbei durch den Florapark fährt, die Bahnhofstrasse zwischen der Liegenschaft der Schweizerischen Bankgesellschaft und der Landschäftler A.-G. schneidet und in der „Allee“ als Endhaltestelle endigt. Für weitere Einzelheiten der Tracéführung sei auf den vorgelegten Plan verwiesen.

2.

a) Eingangs der Erörterung der finanziellen Tragweite des Bahnverlängerungsprojektes für den Kanton Basel-Stadt sei darauf hingewiesen, dass die gegenwärtige Gesamtbeteiligung unseres Kantons am Aktienkapital der Ueberlandbahn Fr. 100,000.— beträgt und ungefähr 9% des dermaligen Gesellschaftskapitals von Fr. 1,140,000.— entspricht, das sich wie folgt verteilt:

Beteiligungen	Prioritätsaktien	Stammaktien	Total
Basellandschaft (Staat und Gemeinden)	Fr. 333,000.-	Fr. 328,000.-	Fr. 661,000.-
Baselstadt (Kanton)	„ 50,000.-	„ 50,000.-	„ 100,000.-
Verband schweiz. Konsumvereine	„ 123,000.-	„ 22,000.-	„ 145,000.-
Div. Aktionäre	„ 234,000.-		„ 234,000.-
	Total Fr. 740,000.-	Total Fr. 400,000.-	
			Gesamttotal Fr. 1,140,000.-

b) Nunmehr handelt es sich um die Ausführung des dritten Streckenteilstückes Pratteln - Liestal und damit um die Vollendung der Ueberlandbahn Basel-Liestal. Die Finanzierung dieses Reststückes gestaltet sich schwieriger als diejenige der beiden bestehenden Teilstücke, da der Verband schweizerischer Konsumvereine an dieser Strecke weniger interessiert ist und auch keine eidgenössische Subvention in Aussicht steht. Die Finanzierung der Teilstrecken Basel-Muttenz und Muttenz-Pratteln ohne eine stärkere Inanspruchnahme unseres Kantons ist lediglich deshalb möglich gewesen, weil der Verband schweizerischer Konsumvereine, der in Pratteln Lagerhäuser besitzt und auch die Interessen des Freidorfes vertritt, dem Unternehmen eine wirkliche finanzielle Unterstützung hat angedeihen lassen, und weil das Baukonto der Bahn zufolge Gewährung einer Bundessubvention aus dem Kredit zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit um Fr. 100,000.— hat entlastet werden können.

Heute liegen die Verhältnisse so, dass eine Vollendung des Werkes nur dann möglich ist, wenn Basel-Stadt sich am weitem Ausbau der Bahn in gleichem

Masse beteiligt wie Baselland. Bei der Beantwortung der Frage, ob sich eine weitere Beteiligung unseres Gemeinwesens rechtfertigt, ist, abgesehen davon, dass der weitere Ausbau der Ueberlandbahn auf der Strecke Pratteln-Liestal einem Verkehrsbedürfnis entspricht und überaus geeignet ist, die mannigfachen Beziehungen zwischen Stadt und Land enger zu gestalten, auch in Betracht zu ziehen, welche direkten und indirekten Vorteile das Projekt für unsern Kanton mit sich bringt.

Um die finanziellen Auswirkungen des Erweiterungsprojektes zu übersehen, hat die Strassenbahnverwaltung die notwendigen Berechnungen vorgenommen. Auf Grund der Frequenzzählungen, die auf der bestehenden Strecke nach Pratteln stattgefunden haben, ergibt sich für diese eine mittlere Jahresfrequenz von 1,573,455 Fahrgästen und eine Einnahme von Fr. 514,000.—. Von dieser Summe entfallen, gemäss der Streckenlänge verteilt, Fr. 258,000.— auf baselstädtisches Gebiet und Fr. 256,000.— auf die auf basellandschaftlichem Boden liegende Strecke. Die jährlichen Betriebsausgaben für die Landstrecke einschliesslich der Verzinsung des Anlagekapitals zu 5% p. a. ergeben den Betrag von Fr. 332,000.—, somit — wenn für den bis zur Betriebseröffnung der neuen Linie eintretenden Verkehrszuwachs von 10% Fr. 26,000.— Mehreinnahmen bei der bestehenden Linie eingesetzt werden — einen Ausgabenüberschuss von Fr. 50,000.—. Nach Abzug der unveränderlichen Ausgaben, die auch ohne diesen Betrieb zu bestreiten wären, beträgt das Defizit der basellandschaftlichen Strecke noch Fr. 29,000.—, welches aus den Einnahmen von

Fr. 258,000.— des Verkehrs der Ueberlandbahnfahr-
gäste auf der städtischen Linie gedeckt werden kann,
die auch ohne Ueberlandbahn bestände. Es ver-
bleiben dann als Anteil der städtischen Linie immer
noch Fr. 229,000.—, woraus die günstige Rückwirkung
des Ueberlandbahnbetriebes auf den städtischen
Betrieb erhellt.

Für die Berechnung des Verkehrs nach und ab
Liestal ist auf die Frequenzziffern von Muttenz und
Pratteln abzustellen; die Absicht, die Frequenz der
Bundesbahnen auf den Stationen Muttenz, Pratteln,
Schöntal, Liestal mitzuberücksichtigen, hat aufge-
geben werden müssen, weil die Bundesbahnen die
nachgesuchte statistische Auskunft aus geschäft-
lichen Gründen nicht erteilt haben. Nach den Er-
gebnissen der Zählungen beträgt die Tagesfrequenz
zwischen Basel und Muttenz und Pratteln 1900 resp.
1380 Personen; der Zwischenverkehr Muttenz-Prat-
teln beziffert sich auf täglich 200 Fahrgäste. Für
Liestal nehmen wir 1600 Personen an, wovon je
die Hälfte mit gewöhnlichen Billetts resp. mit In-
haberkarten und mit persönlichen Abonnements
(Monatskarten oder Arbeiterkarten). Diese Zahl ist
nicht übersetzt, wenn man bedenkt, dass das Ver-
kehrsbedürfnis nach und ab Liestal resp. von und
ab Basel und den Zwischenstationen viel grösser ist,
als bei Pratteln mit seiner noch stark bäuerlichen
Bevölkerung. Aus diesem Verkehr ergibt sich eine
Einnahme von Fr. 264,000.—, wovon nach der
Kilometerlänge Fr. 59,000.— auf Stadtgebiet,
Fr. 105,000.— auf die Strecke Kantonsgrenze Pratteln
und Fr. 100,000.— auf die neue Strecke Pratteln-
Liestal entfallen. Die errechneten Ausgaben be-

tragen Fr. 182,000.—; sie setzen sich aus den Betriebsausgaben und einer 3%igen Verzinsung eines Anlagekapitals von Fr. 1,500,000.— mit Fr. 45,000.— zusammen. Das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt somit Fr. 82,000.—, welches nach Abzug eines Betrages von Fr. 10,000.— für unveränderliche Ausgaben in Wirklichkeit auf die Summe von Fr. 72,000.— zurückgeht. Der neue Verkehr bringt der bisherigen Landstrecke eine Einnahme von Fr. 105,000.—, wodurch deren Gesamteinnahme zuzüglich einer inzwischen zu erwartenden Ertragszunahme von 10% auf rund Fr. 387,000.— ansteigt, während die Ausgaben einschliesslich einer 5%igen Kapitalverzinsung Fr. 336,000.— betragen werden, sodass ein Rechnungsüberschuss von Fr. 51,000.— resultiert, der sich nach Abzug der unveränderlichen Ausgaben auf Fr. 72,000.— erhöht und zufälligerweise genau das Defizit auf der Liestalerstrecke ausgleicht.

Aus diesen Darlegungen geht hervor, dass die Verlängerung der Ueberlandbahn nach Liestal eine Verbesserung der Rentabilität des ganzen Unternehmens bringt, indem sich dieses nach erfolgtem Ausbau vollständig selbst erhalten kann, ohne dass dadurch der Einnahmeanteil der städtischen Strecke eine Schmälerung erfährt; letzterer nimmt zufolge Inbetriebnahme des Reststückes Pratteln-Liestal sogar um Fr. 59,000.— zu und beträgt dann Fr. 317,000.—, statt nur Fr. 258,000.—. Aus diesen Einnahmen müssen nun freilich noch die Ausgaben für allfällige in der Betriebsrechnung nicht schon enthaltene Mehrleistungen auf städtischem Gebiet bestritten werden; auch sind diejenigen Einnahmen in

Abzug zu bringen, welche die mit der Bundesbahn fahrenden und vom und nach dem Zentralbahnplatz die Strassenbahn benützenden Personen eingebracht hätten. Hierbei kann es sich aber nur um Summen handeln, die lediglich einen Bruchteil der Einnahmen aus dem Ueberlandverkehr darstellen.

Abschliessend ist zu sagen, dass die Verlängerung der Ueberlandbahn bis Liestal vom finanziellen Standpunkt der Basler Strassenbahnen aus sehr wohl empfohlen werden kann; dies selbst dann, wenn die den obigen Berechnungen zu Grunde gelegten Frequenzzahlen nicht gleich von Anfang an sollten erreicht werden.

c) Nachdem wir dargelegt haben, dass der Betrieb der Bahn selbst kein Defizit bringen wird, bleibt noch zu prüfen, wie hoch die weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital der Ueberlandbahn bemessen werden soll.

Gemäss dem von der Strassenbahnverwaltung aufgestellten Kostenvoranschlag in der Höhe von Fr. 1,500,000.— für die rund sechs Kilometer messende Strecke Pratteln-Liestal war ursprünglich geplant, dass der Kanton Basellandschaft und die interessierten Gemeinden die Summe von Fr. 600,000.— übernehmen sollten; die Uebernahme einer gleich hohen Quote mit je Fr. 300,000.— in Stamm- und Prioritätsaktien war dem Kanton Basel-Stadt zugedacht, während der verbleibende Restbetrag von Fr. 300,000.— zur privaten Zeichnung aufgelegt werden sollte. Im Verlaufe weiterer Verhandlungen ist es dann gelungen, für unsern Kanton eine Reduktion der in Aussicht genommenen Beteiligungsquote von Fr. 600,000.— um Fr. 75,000.— auf

Fr. 525,000.— zu erreichen. Wenn wir heute dem Grossen Rate beantragen, der Zeichnung von Stamm- und Prioritätsaktien in dieser Höhe zuzustimmen, so führt uns dazu der Umstand, dass der Kanton Basellandschaft und die interessierten Gemeinden mindestens 35% der benötigten Bausumme aufbringen werden und es daher kein unbilliges Verlangen ist, wenn auch von Seiten des Kantons Basel-Stadt eine gleich hohe Beteiligung erwartet wird. Die Erwägung, dass sich die Interessen am Zustandekommen der projektierten Linie hüben und drüben ungefähr die Wage halten dürften, hat uns veranlasst, eine Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am neuen Aktienkapital mit 35% in Aussicht zu stellen in der Meinung allerdings, dass die Summe von Fr. 525,000.— eine Höchstgrenze darstellt. Eine Beteiligung des Kantons Basel-Stadt in dieser Höhe rechtfertigt sich auch von dem Gesichtspunkt aus, dass die Opposition in den basellandschaftlichen Gemeinden neue Nahrung findet, wenn der Landschaft grössere Opfer zugemutet werden als der Stadt. Dem Einwand, Basel sei am Restausbau der Ueberlandbahn weniger interessiert als der Kanton Basellandschaft, ist entgegenzuhalten, dass Basel-Stadt für die Linie nach Muttenz und Pratteln relativ sehr wenig geleistet hat, obschon es seiner geographischen Lage wegen in ungleich höherem Masse interessiert gewesen ist, als beispielsweise Liestal, das bereits früher Fr. 50,000.— geleistet hat, ohne bis jetzt den geringsten Nutzen gehabt zu haben. Am gegenwärtigen Gesellschaftskapital von Fr. 1,140,000.— partizipiert Basel, wie wir weiter oben ausgeführt haben, mit nur Fr. 100,000.—, also mit rund 9%: diese

Beteiligung ist als sehr bescheiden anzusprechen, wenn man das erhebliche Interesse berücksichtigt, welches wir am Bestehen der Linie Basel-Pratteln haben. Der Grund, weshalb unser Kanton seinerzeit finanziell nicht stärker herangezogen worden ist, liegt einerseits darin, dass dem Unternehmen bisher von privater Seite reichlichere Mittel zur Verfügung gestellt worden sind und dass das Baukonto der Bahn dank der Gewährung einer Bundes-subsidien um Fr. 100,000.— hat entlastet werden können, andererseits darin, dass Basel-Stadt absichtlich nicht in dem Masse in Anspruch genommen worden ist, wie dies seinem wirtschaftlichen Interesse entsprochen hätte, weil man für den Ausbau des Endstückes Pratteln-Liestal eine wirksame Reserve haben wollte. Gerade dieses letzte Argument erscheint uns als durchschlagend. Selbst wenn sich unser Kanton — in der Annahme, dass Basel-Stadt und Baselland an den Baukosten der neuen Strecke zu gleichen Teilen mit je 35% partizipieren — mit Fr. 525,000.— beteiligt, so kommen wir unter Einrechnung unserer bisherigen Aufwendungen für die Ueberlandbahn auf eine Gesamtbeteiligung von nur rund einem Viertel des neuen Gesamtaktienkapitals. Der Beteiligung des Kantons Basel-Stadt mit total Fr. 625,000.—, steht eine solche von basellandschaftlicher Seite mit Fr. 1,186,000.— gegenüber. Damit bleibt unser Gemeinwesen, selbst wenn es jetzt weitere Fr. 525,000.— leistet, um Fr. 561,000.— hinter Baselland zurück; es ergibt sich somit ein endgültiges Beteiligungsverhältnis von 25% zu 48%. Die unserm Kanton zugemutete finanzielle Leistung erscheint somit keineswegs als übersetzt, zumal da berücksichtigt werden

muss, dass die gewünschten Geldmittel keinen Beitrag à fonds perdu darstellen; die Verzinsung der Prioritätsaktien und die Speisung des Erneuerungsfonds sind durch die Einnahmen aus dem Betriebsvertrag garantiert und auch die Stammaktien dürfen in absehbarer Zeit auf eine Verzinsung rechnen, die umso schneller eintritt, je höher die neue Beteiligung am Unternehmen ist. Dazu kommt, dass die Beschaffung des noch erforderlichen privaten Kapitals auf weniger Schwierigkeiten stossen wird, wenn die Interessenten sehen, dass das Unternehmen auch von baselstädtischer Seite in grosszügiger Weise finanziert wird.

VI.

In engem Zusammenhang mit dem Projekt des Ausbaus der Ueberlandbahn nach Liestal steht die Frage der Uebernahme des Betriebes der neuen Teilstrecke durch die hiesige Strassenbahnverwaltung. Die Ueberlandbahngesellschaft hat denn auch das Gesuch gestellt, es möchte der bestehende Betriebsvertrag für die Linie nach Pratteln auf die geplante neue Strecke Pratteln-Liestal ausgedehnt werden. Hierzu ist Folgendes zu bemerken:

Nach Vollendung der ersten Teilstrecke St..Jakob-Muttenz, der auf baselstädtischem Boden der Bau der Strassenbahnlinie Hardstrasse - St. Jakob vorangegangen war, hat die hiesige Strassenbahnverwaltung den Betrieb der Muttenzerlinie übernommen und zwar auf Grund eines mit der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn abgeschlossenen Pachtvertrages, welcher am 29. September 1921 vom Grossen Rate genehmigt und anlässlich der Linienverlängerung bis Pratteln durch Grossratsbeschluss vom 11. Januar

1923 auch auf das neue Teilstück Muttenz-Pratteln erstreckt worden ist. Nach diesem Vertrag übernimmt die Verwaltung der Basler Strassenbahnen den Betrieb der Ueberlandbahn auf eigene Rechnung und bezahlt der Gesellschaft für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins von 3% bis zu Ende des ersten vollen Betriebsjahres, von 4% für das zweite volle Betriebsjahr und hierauf von 5% des Baukapitals, zahlbar in vierteljährlichen Raten jeweilen auf Ende eines Kalenderquartals; die Pächterin äufnet den Erneuerungsfonds, der von der Ueberlandbahn verwaltet wird. Hinsichtlich Tarif und Fahrplan ist die Ueberlandbahn in das Netz der Basler Strassenbahnen einbezogen, welchen sämtliche Einnahmen zufließen.

Bei dieser Sachlage ist ohne weiteres klar, dass die neue Strecke Basel-Liestal nicht für sich betrieben werden kann; ein wirtschaftlicher Erfolg der Linie ist nur von einem einheitlichen Betrieb der Gesamtstrecke Basel-Liestal denkbar. Diese Erwägung führt dazu, dass dem Wunsch der Ueberlandbahngesellschaft, den Betriebsvertrag auf die neue Strecke auszudehnen, ohne weiteres entsprochen werden kann, wenn die Höhe des jährlichen Zinsfusses mit der Verkehrsentwicklung in Einklang gebracht wird.

Während nach dem bestehenden Vertrag eine 5%ige Verzinsung des Anlagekapitals bereits nach Ablauf der beiden ersten vollen Betriebsjahre eingesetzt hat, soll für die Strecke Pratteln-Liestal die volle Verzinsung zu 5% erst nach Ablauf von sechs Betriebsjahren einsetzen in der Meinung, dass das Anlagekapital bis nach den drei ersten vollen Betriebsjahren zu 3%, in den nachfolgenden drei Jahren zu

4% und erst vom siebenten Betriebsjahre an zu 5% p. a. verzinst werden soll. Der Grund, warum wir in den ersten drei Betriebsjahren eine Verzinsung des neuen Aktienkapitals von nur 3% vorgesehen haben, ist einerseits darin zu suchen, dass unsere Renditenberechnung — wie wir weiter oben ausgeführt haben — mit einer Verzinsung in dieser Höhe ausbalanciert ist, während andererseits diese 3%ige Verzinsung genügt, um eine Verzinsung der Prioritätsaktien zu 4% p. a. von Anfang an sicherzustellen, was unbedingt notwendig ist, wenn die für die Endstrecke erforderlichen Geldmittel sollen beschafft werden können. Da mit der vorauszusehenden Steigerung der Frequenzziffern der Ueberlandbahn ein entsprechendes Anwachsen der unserer Strassenbahnverwaltung zufallenden Betriebseinnahmen Hand in Hand geht, kann — ohne unvorsichtig zu rechnen — nach Ablauf einer dreijährigen Betriebsperiode eine 4%ige Verzinsung des neuen Aktienkapitals eintreten, welche dann nach weiteren drei Jahren auf den heute für das alte Aktienkapital geltenden Pachtzinsfuss von 5% gebracht wird.

Der Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn hat sich mit einer derartigen Regelung einverstanden erklärt und dem begedruckten neuen Betriebsvertrag, welcher sowohl die alten Teilstrecken Basel-Muttenz und Muttenz-Pratteln als auch das Endteilstück Pratteln-Liestal beschlägt und im beidseitigen Interesse auf zehn Jahre fest abgeschlossen worden ist, zugestimmt. Zu besonderen Bemerkungen gibt der neue Betriebsvertrag, dessen Ratifikation durch den Grossen Rat vorbehalten ist, keinen Anlass; er entspricht in den übrigen Punkten

dem früheren Pachtvertrag nebst Nachtrag und soll auf den Tag der für das Frühjahr 1931 vorgesehenen Betriebseröffnung der Strecke Pratteln-Liestal in Wirksamkeit treten.

Dass die neue finanzielle Beteiligung unseres Kantons am Unternehmen der Ueberlandbahn den Anspruch auf einen zweiten Sitz im Verwaltungsrat rechtfertigt, bedarf wohl keiner einlässlicheren Begründung. Der Ausschuss des Verwaltungsrates hat sich auch ohne weiteres bereit erklärt, dem Kanton Basel-Stadt ein weiteres Verwaltungsratsmitglied zuzugestehen in der Meinung, dass das Recht des Regierungsrates, seine beiden Vertreter selbst zu wählen, statutarisch festgelegt werden soll.

Auf Grund dieser Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rate, durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfs der für die dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal in Aussicht genommenen weiteren Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital der Ueberlandbahn zuzustimmen und dem diesem Ratschlag begedruckten neuen Betriebsvertrag seine Genehmigung zu erteilen.

Basel, den 22. Februar 1929.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

Dr. F. Hauser.

Der Sekretär:

Dr. H. Matzinger.

Beilagen: 1. Uebersichtsplan 1: 25,000.

2. Betriebsvertrag.

Grossratsbeschluss

betreffend

**weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt
am Aktienkapital für die Ueberlandbahn**

**Basel - Liestal,
dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal,**

und betreffend

**Uebernahme des Betriebes der
vollausgebauten Linie Basel - Liestal
durch die Basler Strassenbahnen.**

(Vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt ermächtigt den Regierungsrat, sich namens des Kantons Basel-Stadt an der Finanzierung der Ueberlandbahnstrecke Pratteln-Liestal (drittes Teilstück) mit 35% der auf Fr. 1,500,000.— veranschlagten Baukostensumme, im Maximum mit Fr. 525,000.— (durch Zeichnung von Stamm- und Prioritätsaktien zu gleichen Teilen, höchstens aber im Betrage von je Fr. 262,500.—) auf Rechnung des allgemeinen Staatsvermögens zu beteiligen, und genehmigt den vorgelegten Pachtvertrag betreffend die Uebernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel-Liestal durch die Basler Strassenbahnen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Zwischen der
Verwaltung der Basler Strassenbahnen
vorbehältlich der Ratifikation
durch den Regierungsrat und den Grossen Rat des
Kantons Basel-Stadt
einerseits
und der
Aktiengesellschaft
der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn
in Liestal
andererseits
ist folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1.

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage St. Jakob-Liestal der Verwaltung der Basler Strassenbahnen. Diese übernimmt den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn vom 4. April 1914 resp. 22. Juni 1916 und bezahlt der Gesellschaft für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins. Dieser beträgt für die Strecke St. Jakob-Pratteln 5% des Baukapitals und für die Strecke Pratteln-Liestal 3% des Baukapitals bis zu Ende des dritten vollen Betriebsjahres, 4% vom vierten bis zu Ende des sechsten vollen Betriebsjahres und 5% für die weiteren Jahre, zahlbar in vierteljährlichen Raten, jeweilen auf Ende des Kalenderquartals.

§ 2.

Für die Stromlieferung für den Bahnbetrieb tritt die Verwaltung der Basler Strassenbahnen an Stelle der Ueberlandbahn in die von dieser bereits abgeschlossenen und mit andern Gesellschaften noch abzuschliessenden Stromlieferungsverträge.

§ 3.

Die Pächterin äufnet den Erneuerungsfonds, der von der Ueberlandbahn verwaltet wird. Für die Einlagen und Entnahmen aus dem Fonds sind die eidgenössischen Vorschriften und die Kontrolle des eidgenössischen Eisenbahndepartements massgebend.

§ 4.

Die Verpflichtung, welche die Verwaltung der Basler Strassenbahnen auf sich nimmt, umfasst den gesamten Betriebsdienst inkl. Stromlieferung, die Bahnpolizei, die Bahnbewachung, den Unterhalt der Bahn, die Stellung des Rollmaterials, die Versicherung des Personals, der Passagiere und Drittpersonen, die reglementarische Einlage in den Erneuerungsfonds und die Erledigung der Reklamationen, welche den Betrieb betreffen. In der Verpflichtung nicht inbegriffen sind allfällige Abgaben und Steuern für das Baukapital.

§ 5.

Hinsichtlich Tarif und Fahrplan wird die ganze Bahnstrecke St. Jakob-Liestal in das Netz der Basler Strassenbahnen einbezogen. Fahrplan und Tarif sind dem Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen

Ueberlandbahn jeweilen zur Anbringung von Wünschen zur Kenntniss zu bringen. Bei allfälligen Differenzen ist der Entscheid des eidgenössischen Eisenbahndepartements massgebend.

§ 6.

Alle Einnahmen der Strecke gehören ausschliesslich der Verwaltung der Basler Strassenbahnen.

§ 7.

Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten zu Lasten des Baukontos werden durch die Basellandschaftliche Ueberlandbahn unter der Bauleitung der Basler Strassenbahnen ausgeführt.

§ 8.

Der Ueberlandbahn-Gesellschaft werden alljährlich rechtzeitig die Ausweise zur Aufstellung der Jahresrechnung nach den Vorschriften der eidgenössischen Aufsichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

§ 9.

Dieser Vertrag tritt am Tage der Betriebsöffnung der Strecke Pratteln-Liestal in Kraft; er wird auf zehn Jahre vom Tage der Betriebsöffnung an fest abgeschlossen. Wird er nicht rechtzeitig gekündigt, so wird er jeweilen um ein Jahr verlängert; die Kündigungsfrist beträgt ein Jahr.

§ 10.

Die Entscheidung in Streitigkeiten fällt den ordentlichen Gerichten von Baselland und in höchster Instanz dem Bundesgericht zu.

§ 11.

Die Gesellschaft wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte für die Genehmigung dieses Vertrages durch die Bundesbehörden tun.

§ 12.

Mit Inkrafttreten dieses Vertrages sind die früheren Betriebsverträge aufgehoben.

Liestal, den 19. Februar 1929.

Basellandschaftliche Ueberlandbahn:

sig. *Dr. A. Veit-Gysin.* sig. *Wirth.*

Basel, den 20. Februar 1929.

Verwaltung der kantonalen

Strassenbahnen:

Der Direktor:

sig. *A. Gysin.*

Der Vorsteher

des **Strassenbahnwesens:**

sig. *Niederhauser.*

Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt
genehmigt:

Basel, den 22. Februar 1929.

Der Präsident:

Hauser.

Der Sekretär:

Dr. H. Matzinger.



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Bericht des Regierungsrates

an

den Landrat

betreffend

die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst.

(Vom 10. Februar 1928.)

Mit Vorlage vom 16. März 1925 haben wir Ihnen den Entwurf zu einem Landratsbeschluss vorgelegt, in dem vorgesehen war, der Verwaltung der Basler Strassenbahnen zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft zu gestatten, zum Bau und Betrieb einer elektrischen Meter-spurbahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst Kantonsstrassengebiet zu benützen. In Ihrer Sitzung vom 11. Mai 1925 wurde diese Vorlage an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Ersuchen, den beteiligten Ge-meinden nochmals Gelegenheit zu geben, sich über das Projekt auszusprechen. Dies ist erfolgt und die Vertreter der Gemeinden Augst, Birsfelden, Muttenz und Pratteln haben der Vorlage zugestimmt mit dem Vorbehalt, dass über eine eventuelle Beteiligung des Kantons und der Gemeinden ein besonderer Beschluss des Landrates vor-behalten bleibe und dass den interessierten Gemeinden noch Gelegenheit gegeben werden solle, zur Vorlage Stellung zu nehmen. Letzterem ist Rechnung getragen worden.

II

Augst und Birsfelden haben in der Folge der Vorlage zugestimmt, während Muttenz und Pratteln sich gegen diese ausgesprochen haben.

Es wurde bei dieser Gelegenheit in Vorschlag gebracht, dass die Konzession einer Basellandschaftlichen Gesellschaft reserviert werden sollte. Aus diesem Grunde haben mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt über diesen Punkt Verhandlungen stattgefunden. Mit Zuschrift vom 28. Oktober 1927 teilt uns diese Behörde mit, dass sie gewillt sei, sofern der Erteilung der Konzession an die Verwaltung der Basler Strassenbahnen zugestimmt werde, diese an eine zu bildende Gesellschaft abzutreten, der die beiden Kantone, basellandschaftliche Gemeinden und private Interessenten angehören und die unserm Gesetz betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 entspreche. Sie sei auch mit der Abtretung der Konzession an die Gesellschaft der Basellandschaftlichen Überlandbahn einverstanden und würde also nicht die Bildung einer besonderen Gesellschaft verlangen. Wir haben hierauf den Verwaltungsrat dieser Gesellschaft um Prüfung der Frage ersucht. Mit Schreiben vom 2. Januar 1928 bringt er uns zur Kenntnis, dass er sich nach eingehender Diskussion grundsätzlich bereit erkläre, seinerzeit die Frage der Übernahme der Konzession ernsthaft zu prüfen.

Es hat sich inzwischen ein Aktionskomitee aus Vertretern von Augst, Schweizerhalle, Birsfelden, Giebenach und Kaiseraugst gebildet zum Zwecke, den Bau der Strassenbahn möglichst zu fördern, um mit Basel eine bessere Verbindung zu erhalten. An einer nachgesuchten Konferenz ist diesem Komitee über den Stand der Angelegenheit Aufschluss erteilt worden.

In Bezug auf die von den Gemeinden postulierte Ergänzung von § 1 des Entwurfes, wonach über die Beteiligung des Kantons und der Gemeinden ein besonderer

Beschluss des Landrates vorbehalten bleibe, verweisen wir auf § 10. worin festgelegt ist, dass die Bestimmungen des Gesetzes betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden gelten sollen.

Schon in unserer eingangs erwähnten Vorlage wurde auf das von Herrn Ingenieur Bosshardt in Basel in dieser Sache eingeholte Gutachten hingewiesen. Dieses lautet folgendermassen:

„Die Überlandbahn würde eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs mit dem Auhafen, namentlich von der Stadt Basel her, zur Folge haben. Bei der Abzweigung der Zufahrtstrasse zum Hafen wäre eine Haltestelle vorzusehen, von welcher aus das Hafengebiet in wenigen Minuten erreichbar ist. In baulicher Beziehung ergeben sich keine Komplikationen, da das Hafen-Anschlussgeleise bei der Landstrasse Basel-Rheinfelden unterführt wird. Es wäre lediglich beim Bau der Strassenbrücke darauf Rücksicht zu nehmen, dass diese auch das Geleise der Überlandbahn aufnehmen kann.“

Der vorliegende Beschlusses-Entwurf deckt sich in der Hauptsache mit den bereits erteilten Bewilligungen für Strassenbahnanlagen, wobei allerdings einzelne Bestimmungen mit Rücksicht auf die gesammelten Erfahrungen oder auf die Bundesgesetzgebung entsprechend abgeändert und in Art. 1 gegenüber dem 1. Entwurf erweitert worden sind. Diese Erweiterung wurde auf Empfehlung des eidgenössischen Eisenbahndepartements vorgenommen, damit die Möglichkeit besteht, die Bauausführung eventuell zweckmässiger zu gestalten als bei der Überlandbahn Basel-Pratteln, wenn dies ohne Mehrkosten möglich ist, oder eine billigere Ausführung zu wählen, wenn diese nicht zum Nachteil der Anlage ausfällt. Die eidgenössische Amtsstelle hat ferner darauf verwiesen, dass es mit Rücksicht auf bauliche Arbeiten auf Bahn- oder Strassengebiet wünschbar sei, Art. 4 des früheren Entwurfes durch einen wei-

tern Absatz zu ergänzen. Dadurch könnten Reibungen und Konflikte vermieden werden.

Die Bahngesellschaft hat die gleichen Gebühren zu entrichten, wie die bestehenden Trambahnunternehmungen des Kantons.

Durch die Zusicherung der zuständigen Behörden von Basel-Stadt ist nach unserm Ermessen dem Begehren um Wahrung der basellandschaftlichen Interessen Rechnung getragen. Es sei noch darauf hingewiesen, dass der Bau dieser elektrischen Bahn ca. Fr. 1,500,000.— kosten wird und die Konzessionsnehmerin die Beteiligung unseres Kantons und der Gemeinden als notwendig erachtet.

Wir beantragen Ihnen, die Vorlage in unveränderter Form zum Beschlusse zu erheben.

Liestal, den 10. Februar 1928.

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

Dr. A. Grieder,

der Landschreiber:

Haumüller.

Landratsbeschluss

betreffend

die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst.

(Vom)

Der Landrat des Kantons Basellandschaft, nach Einsichtnahme des Konzessionsgesuches der Verwaltung der Strassenbahnen des Kantons Baselstadt, sowie eines Berichtes des Regierungsrates von Baselland, und in Ausführung von § 27 des Gesetzes betr. das Strassenwesen vom 30. November 1916 und von § 8, Abs. 2 des Gesetzes betr. finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908, beschliesst:

Art. 1.

Der Verwaltung der Basler Strassenbahnen wird zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, die ausser dem Konzessionsbewerber aus dem Kanton Baselland (Staat), den Gemeinden, interessierten Industriellen und Privaten bestehen soll, die Bewilligung erteilt, zum Bau und Betrieb einer elektrischen Meterspurbahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst Kantonsstrassengebiet zu benützen.

An diese Bewilligung werden die in den nachstehenden Artikeln niedergelegten Bedingungen geknüpft.

Art. 2.

Die gesamte bauliche Anlage und Ausstattung soll im allgemeinen derjenigen der Überlandbahn Basel-Liestal entsprechen.

Art. 3.

Die Bahnanlage und der Betrieb müssen derart sein, dass der Verkehr auf Kantons- und Gemeindestrassen nicht zu sehr gehindert und die Zu- und Abfuhr bei den anstossenden Liegenschaften nicht zu sehr erschwert wird.

Die Bahngesellschaft hat für die gehörige Beleuchtung der Haltestellen während des Bahnbetriebes besorgt zu sein.

Die ganze Anlage soll immer in tadellosem Zustande erhalten werden und es ist besonders für gehörige Entwässerung zu sorgen. Die Bau- und Unterhaltungskosten hiefür hat die Bahn zu tragen.

Art. 4.

Wo infolge baulicher Arbeiten an der Bahn Korrekturen der Strasse, Verlegung und Verlängerung von Wasserleitungen, Abzugskanälen, Einfahrten und dergleichen notwendig werden, haben dieselben im Einverständnis mit der Baudirektion auf Kosten der Bahn zu geschehen.

Wenn in der Folge vom Staate Korrekturen an der von der Bahn benützten Strassenstrecke vorgenommen werden sollten, so hat die Gesellschaft das Bahngeleise den neuen Verhältnissen in eigenen Kosten anzupassen, ohne Anspruch auf Entschädigung.

Die Bahnverwaltung hat sich über alle baulichen Massnahmen, welche auf Strassengebiet an der Bahn vorgenommen werden, vorher mit der Baudirektion ins Einvernehmen zu setzen. Die Baudirektion wird ihrerseits die Bahnverwaltung von allen baulichen Arbeiten, welche an den von der Bahn benützten Strassen vorgenommen

werden sollen, rechtzeitig benachrichtigen und ihr Gelegenheit geben, allfällige Einwendungen vor Beginn der Arbeiten geltend zu machen.

Art. 5.

Der Fahrplan soll den Verkehrsbedürfnissen angepasst werden; Wünsche der interessierten Gemeinden sollen so weit als möglich berücksichtigt werden.

Art. 6.

Auf die Erhebung einer besonderen Konzessionsgebühr sowie von Steuern seitens des Staates und der Gemeinden wird während der Dauer der Konzession verzichtet.

Art. 7.

Für den Fall der Nichtvollendung oder Liquidation der Bahn ist die Strasse auf Kosten der Bahngesellschaft in allen Teilen wieder in Stand zu setzen.

Art. 8.

Durch die gegenwärtige Bewilligung sollen die Eigentumsverhältnisse des Staates nicht weiter verändert werden als ausdrücklich zugestanden ist. Es darf das benützte Strassengebiet nicht Gegenstand einer Abtretung, noch eines Pfandrechtes oder Nutzniessungsrechtes sein, noch überhaupt mit irgend einer Dienstbarkeit im Grundbuch belastet werden.

Art. 9.

Die Unternehmung ist von Staats- und Gemeindesteuern befreit. Sie bezahlt eine jährliche Gebühr nach Massgabe der Bahnkilometer und zwar Fr. 75.— per Bahnkilometer, sofern die Dividende $4\frac{1}{2}\%$ nicht übersteigt. eine Gebühr von Fr. 100.— bis auf 5% Dividende und für jedes weitere $\frac{1}{2}\%$ Dividende Fr. 50.— mehr.

Art. 10.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908.

Liestal, den

Namens des Landrates,
der Präsident:

der Landschreiber:



X museu...uttenz :       < 5/5 > 

- 
- 
- T**
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

  
mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

AA

Bericht des Regierungsrates

an

den Landrat

betreffend

**die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum
Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von
Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst.**

(Vom 16. März 1925.)

Mit Schreiben vom 22. Juni 1920 hat uns das eidg. Eisenbahndepartement das von der Verwaltung der Strassenbahnen des Kantons Basel-Stadt eingereichte Konzessionsgesuch für eine Ueberlandbahn von Birsfelden über Schweizerhalle und Augst nach Rheinfelden zur Vernehmlassung übermittelt. Nachdem wir den interessierten Gemeinden Birsfelden, Muttenz, Pratteln und Augst Gelegenheit gegeben hatten, sich zu dem Gesuche auszusprechen, haben wir dem eidg. Eisenbahndepartement geantwortet, dass wir das Projekt zur Konzessionierung empfehlen können, allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Konzession erteilt wird zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, die aus den beteiligten Kantonen und Gemeinden, sowie aus interessierten Industriellen bestehen soll. Die Verwaltung der Basler Strassenbahnen hat sich hiemit einverstanden erklärt. Inzwischen ist jedoch das Projekt in der Weise

abgeändert worden, dass die Anlage vorläufig nur bis Augst vorgesehen wird, also die Weiterführung bis Rheinfelden vorderhand fallen gelassen wird.

Da es uns von Bedeutung schien, vorerst abklären zu lassen, welchen Einfluss die projektierte Ueberlandbahn auf den Auhafen ausüben werde, haben wir von Herrn Ingenieur Bosshardt ein Gutachten hierüber eingeholt. Dieses lautet folgendermassen:

«Die Ueberlandbahn würde eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs mit dem Auhafen, namentlich von der Stadt Basel her, zur Folge haben. Bei der Abzweigung der Zufahrtstrasse zum Hafen wäre eine Haltestelle vorzusehen, von welcher aus das Hafengebiet in wenigen Minuten erreichbar ist. In baulicher Beziehung ergeben sich keine Komplikationen, da das Hafenananschlussgeleise bei der Landstrasse Basel-Rheinfelden unterführt wird. Es wäre lediglich beim Bau der Strassenbrücke darauf Rücksicht zu nehmen, dass diese auch das Geleise der Ueberlandbahn aufnehmen kann.»

Die Verwaltung der Strassenbahnen des Kantons Basel-Stadt sucht nun die Bewilligung zur Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb der geplanten elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst nach. Nach längern Verhandlungen mit der Gesuchstellerin und dem eidgen. Eisenbahndepartement sind wir in der Lage, Ihnen den Entwurf eines bezüglichen Landratsbeschlusses vorzulegen.

Diese Vorlage deckt sich in der Hauptsache mit den bereits erteilten Bewilligungen für Strassenbahnanlagen, wobei allerdings einzelne Bestimmungen mit Rücksicht auf die gesammelten Erfahrungen oder auf die Bundesgesetzgebung entsprechend abgeändert worden sind. Der Vorbehalt der Gründung einer Aktiengesellschaft, die ausser dem Konzessionsbewerber aus dem

Kanton Baselland, den Gemeinden, interessierten Industriellen und Privaten bestehen soll, ist in Art. 1 aufgenommen und es ist vorgesehen, dass die bauliche Anlage und Ausstattung derjenigen der Ueberlandbahn Basel-Liestal entsprechen soll. Orientierend für die Lage im allgemeinen gilt der Situationsplan 1 : 25,000 vom 5. Juni 1920, welcher dem Konzessionsgesuch zu Grunde liegt. Auf die Erhebung einer besondern Konzessionsgebühr sowie von Steuern jeder Art seitens des Staates und der Gemeinden soll während der Dauer der Konzession verzichtet werden, dagegen hat die Bahngesellschaft der Staatskasse Baselland für die dem Kanton Baselland durch die Bahnanlage am Strassenunterhalt erwachsenden Mehrkosten eine jährliche Gebühr von Fr. 750.— pro Kilometer benützten Strassenareals zu entrichten. Die übrigen Bestimmungen betreffen die technische Anlage u. ä. und geben zu Bemerkungen nicht weiter Anlass.

Wir beantragen Ihnen, die Vorlage in unveränderter Form zum Beschlusse zu erheben.

Liestal, den 16. März 1925.

Namens des Regierungsrates,
der Vize-Präsident:
Frei,
der Landschreiber:
Haumüller.

Landrats-Beschluss

betreffend

die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum
Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von
Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst.

(Vom 1925.)

Der Landrat des Kantons Basellandschaft, nach Einsichtnahme des Konzessionsgesuches der Verwaltung der Strassenbahnen des Kantons Baselstadt, sowie eines Berichtes des Regierungsrates von Baselland, und in Ausführung von § 27 des Gesetzes betr. das Strassenwesen vom 30. November 1916 und von § 8, Abs. 2 des Gesetzes betr. finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908, beschliesst:

Art. 1.

Der Verwaltung der Basler Strassenbahnen wird zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, die ausser dem Konzessionsbewerber aus dem Kanton Baselland (Staat), den Gemeinden, interessierten Industriellen und Privaten bestehen soll, die Bewilligung erteilt, zum Bau und Betrieb einer elektrischen Meterspurbahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst Kantonsstrassengebiet zu benützen.

An diese Bewilligung werden die in den nachstehenden Artikeln niedergelegten Bedingungen geknüpft.

Art. 2.

Die gesamte bauliche Anlage und Ausstattung soll derjenigen der Ueberlandbahn Basel-Liestal entsprechen.

Der Situationsplan 1 : 25,000 vom 5. Juni 1920 gilt als im allgemeinen orientierend über die Anlage der Bahnlinie.

Art. 3.

Die Bahnanlage und der Betrieb müssen derart sein, dass der Verkehr auf Kantons- und Gemeindestrassen nicht zu sehr gehindert und die Zu- und Abfuhr bei den anstossenden Liegenschaften nicht zu sehr erschwert wird.

Die Bahngesellschaft hat für gehörige Beleuchtung der Haltestellen während des Bahnbetriebes besorgt zu sein.

Die ganze Anlage soll immer in tadellosem Zustande erhalten werden und es ist besonders für gehörige Entwässerung zu sorgen. Die Bau- und Unterhaltungskosten hiefür hat die Bahn zu tragen.

Art. 4.

Wo infolge baulicher Arbeiten an der Bahn Korrekturen der Strasse, Verlegung und Verlängerung von Wasserleitungen, Abzugskanälen, Einfahrten und dergleichen notwendig werden, haben dieselben im Einverständnis mit der Baudirektion auf Kosten der Bahn zu geschehen.

Wenn in der Folge vom Staate Korrekturen an der von der Bahn benützten Strassenstrecke vorgenommen werden sollten, so hat die Gesellschaft das Bahngeleise den neuen Verhältnissen in eigenen Kosten anzupassen, ohne Anspruch auf Entschädigung.

Art. 5.

Der Fahrplan soll den Verkehrsbedürfnissen angepasst werden; Wünsche der interessierten Gemeinden sollen so weit als möglich berücksichtigt werden.

Art. 6.

Auf die Erhebung einer besondern Konzessionsgebüh-
r sowie von Steuern jeder Art seitens des Staates
und der Gemeinden wird während der Dauer der Kon-
zession verzichtet.

Art. 7.

Für den Fall der Nichtvollendung oder Liquidation
der Bahn ist die Strasse auf Kosten der Bahngesell-
schaft in allen Teilen wieder in Stand zu setzen.

Art. 8.

Durch die gegenwärtige Bewilligung sollen die Ei-
gentumsverhältnisse des Staates nicht weiter verändert
werden, als ausdrücklich zugestanden ist. Es darf das
benützte Strassengebiet nicht Gegenstand einer Abtre-
tung, noch eines Pfandrechtes oder Nutzniessungsrech-
tes sein, noch überhaupt mit irgend einer Dienstbar-
keit im Grundbuch belastet werden.

Art. 9.

Für die dem Kanton Baselland durch die Bahnan-
lage am Strassenunterhalt erwachsenden Mehrkosten
hat die Bahngesellschaft der Staatskasse Baselland eine
jährliche Gebühr von Fr. 750.— pro Kilometer benützten
Strassenareals zu entrichten.

Art. 10.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes
betr. finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden
beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908.

Liestal, den 1925.

Namens des Landrates,
der Präsident:

der Landschreiber:



X museu...uttenz : < 5/5 >



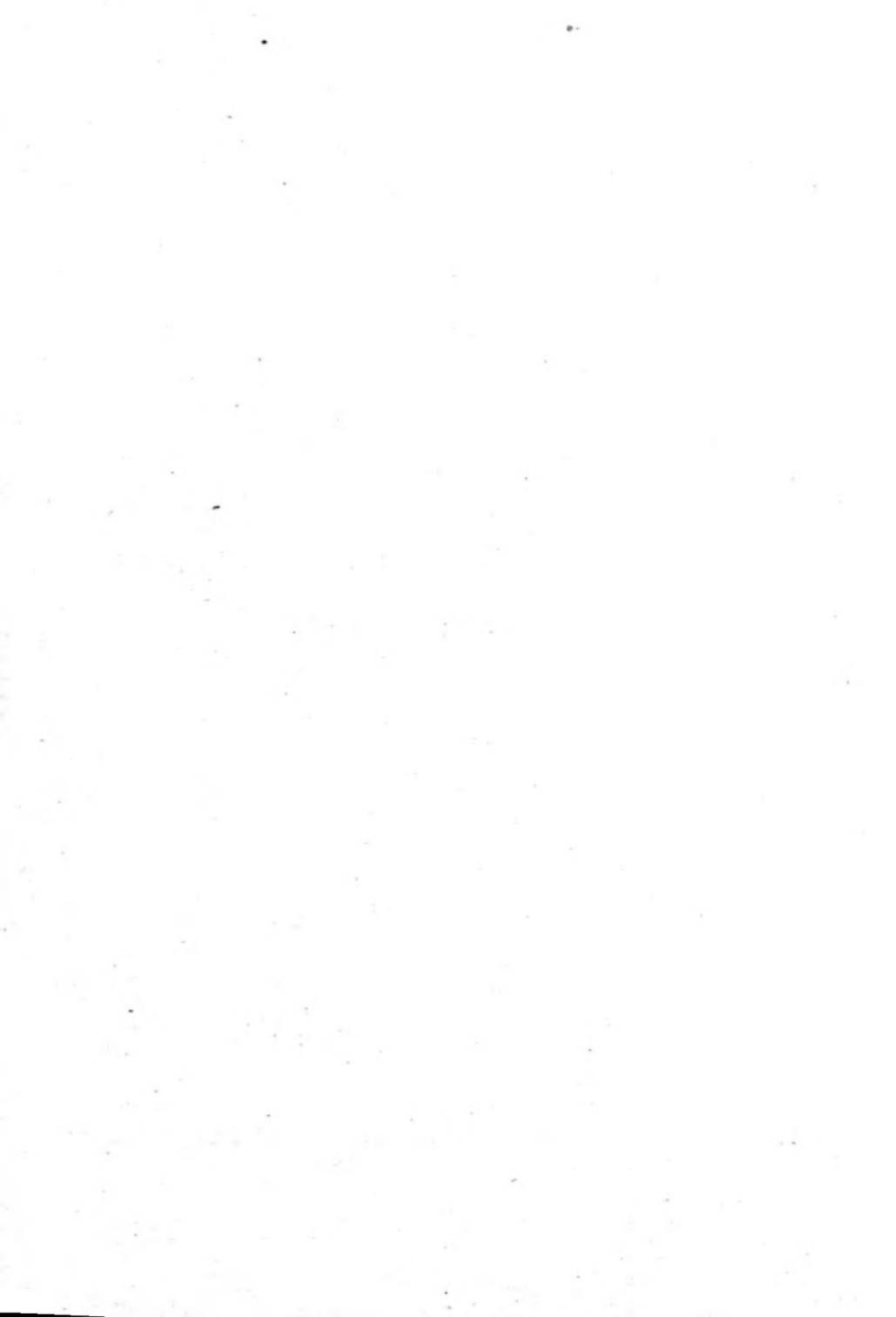
**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Basellandschaftliche Überlandbahn.

Statuten.





Statuten

der

Basellandschaftlichen Ueberlandbahn.

I. Firma, Sitz, Zweck und Dauer der Gesellschaft.

Art. 1.

Unter der Firma «Basellandschaftliche Ueberlandbahn» wird auf Grund der gegenwärtigen Statuten eine Aktiengesellschaft errichtet, welche ihren Sitz in Liestal (Kanton Basellandschaft) hat.

Art. 2.

Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt nach Massgabe der von der Bundesversammlung unterm 4. April 1914 dem Kanton Basellandschaft erteilten und von diesem an die Gesellschaft abgetretenen Konzession und der unterm 22. Juni 1916 von der Bundesversammlung beschlossenen Abänderung dieser Konzession.

Es wird vorerst die erste Sektion der Bahn, d. h. die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz gebaut und betrieben. Die zweite Sektion, d. h. die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt wird gemäss den Bestimmungen des in Art. 3 erwähnten Vertrages, später zur Ausführung gelangen.

Unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden kann die Gesellschaft ihr Bahnnetz durch Bau, Ankauf, Pacht oder Uebernahme des Betriebs anderer Linien erweitern oder sich am Bau oder Betriebe von solchen in der ihr zweckmässig erscheinenden Art und Weise beteiligen.

Art. 3.

Die Gesellschaft übernimmt den zwischen dem Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal, dem Kanton Basellandschaft und den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal unterm 15. Januar 1917 abgeschlossenen Vertrag mit allen ihr daraus erwachsenden Rechten und Pflichten.

Art. 4.

Die dem Bund gemäss der eidgenössischen Gesetzgebung und dem Kanton Basellandschaft und den Gemeinden gemäss dem Gesetz betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 zustehenden Rechte werden in vollem Umfange vorbehalten.

Insbesondere darf die Gesellschaft ohne Bewilligung des basellandschaftlichen Regierungsrates weder eine Fusion mit einer andern Gesellschaft eingehen noch die Konzession an eine andere Gesellschaft abtreten. Statutenänderungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 5.

Die Dauer der Gesellschaft beträgt 80 Jahre, vom 4. April 1914 an gerechnet, vorausgesetzt, dass weder der Bund noch der Kanton Basellandschaft von den ihnen konzessionsgemäss zustehenden Rückkaufsrechten vorher Gebrauch machen.

II. Grundkapital, Aktien und Obligationen.

Art. 6.

Solange nur die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis ~~Muttenz~~ gebaut und betrieben wird, beträgt das Grundkapital der Gesellschaft Fr. ~~600.000.—~~, eingeteilt in ^{Muttenz} ~~3000~~ Aktien Nr. 1 bis ~~3000~~, jede zu Fr. 200.—, wovon ^{1.140.000} ~~Fr. 200.000.—~~ als Stammaktien und Fr. ⁵⁷⁰⁰ ~~400.000.—~~ als Prioritätsaktien gegeben werden. ^{740.000.—}

Für die spätere Ausführung der Teilstrecke ~~Muttenz~~ bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt soll das Grundkapital den finanziellen Bedürfnissen entsprechend erhöht werden. ^{Ratteln}

Art. 7.

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber.

Die Aktien tragen die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates.

Art. 8.

Der Generalversammlung steht das Recht zu, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes weiter nötigen Geldmittel auf dem Wege der Ausgabe von Obligationen mit oder ohne Hypothek auf die Anlagen und Etablissements der Gesellschaft zu beschaffen.

Die Obligationen tragen, wie die Aktien, die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates.

III. Organe der Gesellschaft.

Art. 9.

Die Organe der Gesellschaft sind:

1. Die Generalversammlung.
2. Der Verwaltungsrat.
3. Die Kontrollstelle.

1. Die Generalversammlung.

Art. 10.

Die Generalversammlung wird vom Präsidenten des Verwaltungsrates einberufen mittelst Einladung in den für die Bekanntmachungen der Gesellschaft bestimmten Blättern, welche einmal und zwar wenigstens 8 Tage vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen ist.

Die Einladung muss die Tagesordnung enthalten.

Ueber Gegenstände, welche nicht in der Tagesordnung angegeben sind, können Beschlüsse nicht gefasst werden. Hievon ist jedoch der Beschluss über den in einer Generalversammlung gestellten Antrag auf Berufung einer ausserordentlichen Generalversammlung ausgenommen. Zur Stellung von Anträgen und zu Verhandlungen ohne Beschlussfassung bedarf es der Ankündigung in der Tagesordnung nicht.

Art. 11.

Die Generalversammlung findet an dem vom Verwaltungsrate bezeichneten Orte statt.

Der Präsident des Verwaltungsrates oder der Vizepräsident oder in Verhinderung der Genannten ein vom Verwaltungsrat zu bestimmendes sonstiges Mitglied desselben führt den Vorsitz und ernennt einen Sekretär und die nötigen Stimmzähler.

Ueber die Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches von dem Vorsitzenden und dem Sekretär zu unterzeichnen ist.

Art. 12.

Der Verwaltungsrat kann die ihm gutscheinenden Vorschriften darüber erlassen, in welcher Weise die Aktionäre, die an der Generalversammlung teilnehmen wollen, sich über ihren Aktienbesitz auszuweisen haben.

Aktionäre können durch ihre gesetzlichen Vertreter oder auf Grund schriftlicher Vollmacht vertreten werden.

Art. 13.

Die Generalversammlung ist beschlussfähig ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und vertretenen Stimmen, mit Ausnahme jedoch der in Art. 19 erwähnten Fälle.

Sie fasst ihre Beschlüsse, soweit die Statuten nicht etwas anderes bestimmen, durch die absolute Mehrheit der gültig abgegebenen Aktienstimmen; bei Stimmengleichheit entscheidet der Präsident.

Die Wahlen werden ebenfalls durch die absolute Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen getroffen. Ist im ersten Wahlgang das absolute Mehr nicht erreicht worden, so findet ein zweiter Wahlgang statt, bei welchem das relative Mehr entscheidet. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Art. 14.

Die Abstimmungen in der Generalversammlung erfolgen in der Regel offen, durch Stimmzettel jedoch, wenn der Vorsitzende solches anordnet oder 3 Aktionäre dies verlangen.

Die Wahlen geschehen durch Stimmzettel. Nur für die Wahlen der Revisoren kann der Vorsitzende mit Genehmigung der Versammlung offene Abstimmung anordnen.

Art. 15.

Jede Aktie gibt das Recht auf eine Stimme.

Für die Ermittlung der Stimmenzahl eines an der Generalversammlung teilnehmenden Aktionärs werden seine eigenen Aktien und diejenigen, welche er vertritt, zusammen gerechnet.

Niemand darf mehr als den fünften Teil der sämtlichen in der Generalversammlung vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen.

Art. 16:

Beschlüsse über:

Abänderungen oder Ergänzungen der Statuten,
Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals,
Erweiterung oder Verengerung des Geschäftsbereiches der Gesellschaft,

Erweiterung des Bahnnetzes der Gesellschaft durch Bau, Ankauf, Pacht oder Uebernahme des Betriebes anderer Linien oder Beteiligung am Bau oder Betrieb anderer Linien,

Verpachtung der Linie, Uebertragung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder Eingehung einer Betriebsgemeinschaft mit einer andern Gesellschaft,

Veräußerung des ganzen Bahnnetzes oder von Teilen desselben,

Vereinigung der Gesellschaft mit einer andern Gesellschaft,

Auflösung der Gesellschaft

können nur in einer Generalversammlung, in welcher mindestens die Hälfte des Aktienkapitals vertreten ist, gefasst werden und die zustimmende Mehrheit muss mindestens zwei Dritteile der gültig abgegebenen Stimmen umfassen.

Ist in der zu einem der obgenannten Zwecke einberufenen Generalversammlung nicht die genügende Zahl von Aktien vertreten, so ist eine zweite Generalversammlung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien mit zwei Dritteln Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen beschliessen kann.

Art. 17.

Eine ordentliche Generalversammlung ist alljährlich innerhalb 5 Monaten nach dem Schlusse des Geschäftsjahres abzuhalten.

Derselben hat der Verwaltungsrat die Jahresrechnung und Bilanz und seine Anträge über die Verwendung des Ergebnisses der letztern vorzulegen.

Die ordentliche Generalversammlung erteilt nach Entgegennahme des Berichtes der Kontrollstelle der Verwaltung Décharge, falls sich kein Anstand ergibt, beschliesst über das Ergebnis der Bilanz, setzt die Dividende fest und nimmt die statutengemässen Neuwahlen zum Verwaltungsrate und zur Kontrollstelle vor.

Art. 18.

Ausserordentliche Generalversammlungen finden statt, wenn der Verwaltungsrat oder die Kontrollstelle es für notwendig erachten.

Ausserdem müssen ausserordentliche Generalversammlungen einberufen werden auf Beschluss einer Generalversammlung oder wenn ein oder mehrere Aktionäre, die sich zusammen über den Besitz des zehnten Teiles des Aktienkapitals ausweisen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Anführung des Zweckes es verlangen.

Art. 19.

Der Generalversammlung sind folgende Geschäfte vorbehalten:

- a) Abnahme bzw. Genehmigung der Jahresrechnung und Bilanz, Beschlussfassung über das Ergebnis derselben und Festsetzung der Dividende, beides nach vorheriger Entgegennahme des Berichtes und der Anträge der Kontrollstelle;
- b) Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates;
- c) Wahl der Kontrollstelle;

- d) Erweiterung des Bahnnetzes der Gesellschaft durch Bau, Ankauf, Pacht oder Uebernahme des Betriebes anderer Linien sowie Beteiligung am Bau oder Betrieb anderer Linien.
- e) Verpachtung der Linie, Uebertragung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder Eingehung einer Betriebsgemeinschaft mit einer andern Gesellschaft;
- f) Veräusserung des ganzen Bahnnetzes oder von Teilen desselben;
- g) Abänderung oder Ergänzung der Statuten;
- h) Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals;
- i) Vereinigung der Gesellschaft mit einer andern Gesellschaft;
- k) Auflösung der Gesellschaft.

Ausser obigen Geschäften, welche dem Entscheide der Generalversammlung ausdrücklich vorbehalten sind, fasst sie über alle Angelegenheiten der Gesellschaft Beschlüsse, welche der Verwaltungsrat ihr zum Entscheide vorzulegen sich veranlasst findet oder welche gemäss Art. 21 Absatz 2 vor sie gebracht werden.

2. Der Verwaltungsrat.

Art. 20. 9-11

Der Verwaltungsrat besteht aus 9 Mitgliedern, von denen 2 vom Regierungsrate des Kantons Basellandschaft gewählt werden und je eines von den Gemeinden Muttenz, Pratteln, Liestal und Baselstadt, der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 20,000.— besitzt.

Die Mehrheit des Verwaltungsrates muss aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Die Amtsdauer der Mitglieder des Verwaltungsrates beträgt 3 Jahre, wobei unter einem Jahr der Zeitraum von einer ordentlichen Generalversammlung bis zur nächsten verstanden ist.

Die in Austritt kommenden Mitglieder sind stets wieder wählbar. Bei Ersatzwahlen treten die neugewählten Mitglieder in die Amtsdauer derjenigen ein, die sie ersetzen. Auch für neu hinzugewählte Mitglieder läuft die Amtsdauer gleichzeitig mit derjenigen der übrigen Mitglieder ab.

Beamte und Angestellte der Gesellschaft können nicht Mitglieder des Verwaltungsrates sein.

Jedes Mitglied des Verwaltungsrates hat während seiner Amtsdauer zehn Aktien der Gesellschaft an der vom Verwaltungsrate bezeichneten Stelle zu hinterlegen. Die hinterlegten Aktien können bis zu ihrer Rückgabe weder veräußert noch beschwert werden.

Die von der Kantonsregierung und den Gemeinden abgeordneten Mitglieder brauchen nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Art. 21.

Der Verwaltungsrat wählt aus seiner Mitte für eine Amtsdauer von 3 Jahren einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten. Er ernennt ferner seinen Sekretär, welcher nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht.

Art. 22.

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung des Präsidenten oder Vizepräsidenten, so oft es die Geschäfte erfordern. Er muss einberufen werden, wenn zwei Mitglieder oder die Direktion ein dahinzielendes schriftliches und begründetes Begehren stellen.

Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse des Verwaltungsrates wird ein Protokoll geführt, das nach Genehmigung vom Vorsitzenden der Sitzung und vom Sekretär zu unterzeichnen ist.

Art. 23.

Ein Mitglied des Verwaltungsrates kann sich in einer Sitzung durch ein anderes Mitglied vertreten lassen, kraft einer schriftlichen, für die spezielle Sitzung gegebenen Vollmacht. Ein Mitglied darf nicht mehr als eine Vollmacht führen.

Zur Beschlussfähigkeit des Verwaltungsrates ist die persönliche Anwesenheit der absoluten Mehrheit der sämtlichen Mitglieder erforderlich. Die Beschlüsse des Verwaltungsrates werden mit absoluter Mehrheit der abgegebenen Stimmen der abwesenden und vertretenen Mitglieder gefasst; bei Stimmgleichheit zählt die Stimme des Vorsitzenden doppelt.

Beschlussfassungen auf dem Zirkulationswege sind statthaft in Fällen, welche das Präsidium für dringlich erachtet.

Die Wahlen erfolgen, sofern nicht anderes beschlossen wird, in geheimer Abstimmung. Im ersten Wahlgang entscheidet das absolute, im zweiten das relative Mehr; bei Stimmgleichheit entscheidet das Los.

Art. 24.

Der Verwaltungsrat fasst bindende Beschlüsse für die Gesellschaft in allen Fällen, deren Erledigung nicht zufolge Gesetz oder dieser Statuten der Generalversammlung zusteht.

Art. 25.

Der Verwaltungsrat ist berechtigt, zur Leitung und Beaufsichtigung der laufenden Geschäfte aus seiner Mitte

einen Ausschuss zu wählen und dessen Aufgaben und Kompetenzen zu bestimmen. Er kann auch unter von ihm festzusetzenden Bedingungen einen beliebigen Teil seiner Befugnisse an einzelne seiner Mitglieder oder an einen oder mehrere Dritte ausserhalb seiner Mitte übertragen. Er setzt die Obliegenheiten und Kompetenzen dieser Personen und deren Entschädigungen fest.

Art. 26.

Der Verwaltungsrat bezeichnet diejenigen Personen aus seiner Mitte und ausserhalb derselben, welchen die rechtsverbindliche Unterschrift für die Gesellschaft oder das Recht die Firma per Prokura zu zeichnen, zusteht.

Der Verwaltungsrat bestimmt die Art und Weise, in welcher die Zeichnung für die Gesellschaft zu erfolgen hat.

Art. 27.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und eines eventuell von ihm ernannten Ausschusses haben Anspruch auf Vergütung ihrer Reisekosten und auf ein Sitzungsgeld. Der Verwaltungsrat ist ausserdem befugt, einzelne seiner Mitglieder für besondere Bemühungen angemessen zu entschädigen.

3. Kontrollstelle.

Art. 28.

Die Generalversammlung wählt jedes Jahr zwei Revisoren und für Verhinderungsfälle derselben einen Ersatzmann, welche nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein brauchen.

Die Revisoren haben die Jahresrechnung und die Bilanz zu prüfen und über dieselben sowie über die Anträge des Verwaltungsrates der Generalversammlung Bericht und Antrag vorzulegen.

Sie sind jederzeit berechtigt, und mindestens einmal im Jahr verpflichtet, neben der Revision der Jahresrechnung eine Revision der gesamten Geschäftsführung vorzulegen.

Der Verwaltungsrat setzt die Entschädigung für die Revisoren fest.

IV. Rechnungsabschluß, Erneuerungsfonds, Reserven, Dividende.

Art. 29.

Das Rechnungsjahr schliesst mit dem 31. Dezember ab.

Für die Aufstellung der Rechnungen und der Bilanz gelten die Vorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts und des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896.

Die Bilanz und die Rechnung über Gewinn und Verlust sind mit dem Bericht und dem Antrag der Rechnungsrevisoren spätestens acht Tage vor der ordentlichen Generalversammlung in den Geschäftslokalitäten der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre aufzulegen. Von dieser Auflage ist den Aktionären in den Publikationsorganen der Gesellschaft Kenntnis zu geben. Ferner ist die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung mit der von den Aktionären genehmigten Fassung spätestens 6 Monate nach dem Bilanztage im Schweizerischen Handelsamtsblatt zu veröffentlichen.

Art. 30.

Den Prioritätsaktien wird im Falle der Gewinnverteilung eine Dividende von 5% zum voraus garantiert, bevor an die Stammaktionäre etwas ausgewiesen wird.

Art. 31.

Für die einer wesentlichen Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als Oberbau mit der elektrischen Hochspann- und Kontaktleitung, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften wird ein Erneuerungsfonds angelegt. Ueber die jährlichen Einlagen in diesen Fonds und die Beanspruchung desselben wird das Nähere in einem besondern Reglement bestimmt, welches der Genehmigung des Bundesrates unterliegt.

Art. 32.

Zur Bestreitung ausserordentlicher und unvorhergesehener Ausgaben, sowie zur Deckung von Verlusten ist ein ordentlicher Reservefonds zu bilden, dem alljährlich mindestens 5% des Reingewinns zugewiesen werden, bis er mindestens 15% des Aktienkapitals beträgt.

Der Reservefonds wird nicht verzinst.

Art. 33.

Der nach Vornahme der erforderlichen Abschreibungen und Amortisationen und nach Dotierung des Erneuerungsfonds und des ordentlichen Reservefonds verbleibende Reingewinn steht zur Verfügung der Generalversammlung, welche die an die Aktionäre auszuzahlende Dividende festsetzt.

Die Auszahlung der Dividende erfolgt nach Genehmigung der Rechnungen durch die zuständigen Behörden auf den vom Verwaltungsrate zu bestimmenden Zeitpunkt.

Art. 34.

Die Generalversammlung ist befugt, aus den zu ihrer Verfügung gestellten Beträgen des Reingewinnes beliebige weitere Reserveanlagen zu beschliessen. Ebenso kann sie über solche Reserveanlagen auf Vorschlag des Verwaltungsrates wieder beliebig verfügen.

V. Liquidation der Gesellschaft.

Art. 35.

Im Falle der Liquidation der Gesellschaft ernennt die Generalversammlung die Liquidatoren und bestimmt zugleich das Verfahren der Liquidation.

VI. Bekanntmachungen.

Art. 36.

Alle von den Gesellschaftsorganen zu erlassenden Bekanntmachungen erfolgen im Schweizerischen Handelsamtsblatt.

Der Verwaltungsrat wird ausserdem noch andere Publikationsorgane bezeichnen.

VII. Schlußbestimmung.

Art. 37.

Diese Statuten treten nach deren Genehmigung durch die zuständigen kantonalen und eidgenössischen Behörden in Kraft.

Muttenz, den 21. Februar 1920.

Namens der Generalversammlung:

Der Präsident:

Dr. Tanner.

Der Sekretär:

Dr. Wirth.

Das Eidg. Eisenbahndepartement,

nach Einsicht

der von der konstituierenden Generalversammlung der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn vom 21. Febr. 1920 aufgestellten Statuten,

gestützt auf Art. 56 des B. R. B. vom 17. Nov. 1914 betreffend die Zuständigkeit der Departemente und der ihnen unterstellten Amtsstellen zur selbständigen Erledigung von Geschäften

beschliesst:

1. Den Statuten der Gesellschaft der Basell. Ueberlandbahn vom 21. Febr. 1920 wird, vorbehältlich der bestehenden und künftigen gesetzlichen Vorschriften im Sinne von Art. 7 des Bundesgesetzes vom 23. Dez. 1872, die Genehmigung erteilt.

2. Dieser Beschluss ist den Statuten beizudrucken und es ist ein mit den Originalunterschriften versehenes Exemplar derselben im Bundesarchiv niederzulegen.

Bern, den 3. September 1920.

Eidg. Eisenbahndepartement:

Dr. Haab.



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Wied

Bericht

der

Kommission betreffend eine elektrische Schmal- spurbahn von Basel nach Liestal

an den Landrat.

(Vom 25. Februar 1919.)

Dem nachstehenden Bericht liegt die Vorlage des Regierungsrates an den Landrat vom 1. Dezember 1917 zu Grunde, worin dem Landrat Kenntnis gegeben wird von den Plänen nebst Kostenberechnung über das Teilstück Kantonsgrenze bis Muttenz, sowie über die finanzielle Beteiligung der Gemeinden für dieses Teilstück. In Ergänzung dieses orientiert der Bericht weiter über die Beteiligung der Gemeinden beim Weiterausbau der Bahn mit den hiefür zu schaffenden Garantien.

Zur Beratung dieses Berichtes hatte sich die Kommission bereits schon am 16. Januar 1918 versammelt. Unsere damaligen Besprechungen standen durchaus noch unter dem Eindruck des Weltkrieges mit seinen wirtschaftlichen Begleiterscheinungen, und die zur Zeit herrschenden Materialpreise und Liefermöglichkeiten ließen keinen Zweifel darüber aufkommen, daß an eine Weiterverfolgung der Bahnfrage vor Beendigung des Krieges nicht zu denken war. Aber auch aus rein formellen Gründen konnten wir uns damals nicht entschließen, die Vorlage dem Landrat zur Beratung zu empfehlen. Laut dem regierungsrätlichen Bericht hatten sich nämlich die Baukosten der ersten Teilstrecke (denn nur um diese kann es sich vorläufig handeln) seit dem Abschluß der

Verhandlungen mit den Gemeinden und deren garantierten finanziellen Verpflichtungen von Fr. 420,000.— auf Fr. 700,000.— erhöht. Und es schien uns nicht ohne weiteres gegeben, daß sich die Gemeinden auf Grund dieser neuen Sachlage bei ihren früher beschlossenen freiwilligen Beiträgen behaften ließen. Wir halten davon, daß besonders in bezug auf die finanzielle Frage bei allen beteiligten Gemeinden volle Klarheit herrschen muß, wenn überhaupt das Projekt der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn zu einem guten Ende geführt werden soll. Nach eingehender Rücksprache beauftragte die Kommission den Regierungsrat, er möchte die Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal erneut anfragen, ob dieselben auch auf Grund der erhöhten Bausumme, sowie des vorliegenden Berichtes des Regierungsrates vom 1. Dezember 1917 ihre bisherigen finanziellen Verpflichtungen aufrecht erhalten.

Im Laufe des Jahres 1918 ist dies alsdann geschehen und da überdies im gleichen Jahre durch Beendigung des Weltkrieges auf eine wirtschaftliche Besserung gehofft werden konnte, so erachteten wir nun den Moment für gekommen, mit der Weiterverfolgung der Bahnfrage nicht mehr länger zuzuwarten; denn selbst im günstigsten Falle, d. h. bei rascher Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, sind noch zeitraubende, technische Vorarbeiten nötig, welche ebenfalls vor Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten der völligen Abklärung harren.

Was nun die eingegangenen Antworten der befragten Gemeinden anbetrifft, so haben sich Muttenz und Liestal rückhaltlos zustimmend erklärt, währenddem die Gemeinde Pratteln einzig die Garantie der Mitverzinsung des Obligationenkapitals ablehnt. Die Kommission ist aber der Auffassung, daß diese Einschränkung kein Hindernis sei für die Weiterleitung der Vorlage und dieselbe überhaupt auf die Finanzierung des Unternehmens keinen

entscheidenden Einfluß ausüben könne. Mit Rücksicht hierauf können auch wir rückhaltslos dem Regierungsrate zustimmen, es sei die Ueberlandbahnfrage an ein Aktionskomitee unter den diesbezüglichen Bedingungen zu überweisen in der Meinung, daß dasselbe vor allem die Finanzierung des Unternehmens in die Wege zu leiten hätte. Auf Grund des erbrachten Finanzausweises könnte alsdann zur endgültigen Gründung der Aktiengesellschaft geschritten werden.

Laut Bericht des Regierungsrates ist zur weiteren Abklärung der Angelegenheit bereits ein Entwurf zu einem Vertrage zwischen dem Aktionskomitee und den Hauptinteressenten, d. h. dem Staate Baselland und den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal aufgestellt worden, desgleichen der Entwurf der Statuten der zu gründenden Aktiengesellschaft. Die Kommission hält die im Vertrage niedergelegten Bestimmungen für derart wichtig, daß dieser Entwurf ebenfalls gedruckt den Mitgliedern des Landrates zugestellt werden soll. Hiebei ist ausdrücklich festzustellen, daß die Vertragsbestimmungen in der Konferenz vom 15. Januar 1917 auf freiwilligem Wege zwischen dem Staate und den beteiligten Gemeinden vereinbart wurden und es deshalb keineswegs zu empfehlen ist, Aenderungen hieran vorzunehmen.

Inbezug auf die speziellen Bedingungen der regierungsrätlichen Vorlage betr. Abtretung der Konzession an die zu gründende Aktiengesellschaft, sowie betr. die Finanzierung, sind wir nicht in der Lage, Abänderungen zu beantragen. Hingegen erachten wir es doch für gegeben, den Zeitpunkt etwas näher zu präzisieren, in welchem die Konzession vom Regierungsrat an die Aktiengesellschaft abgetreten werden kann. Wir beantragen Ihnen deshalb zu beschließen:

„Der Landrat genehmigt die von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal zugesicherte Beteiligung

an der ersten Teilstrecke der Ueberlandbahn Basel-Liestal, sowie die für die Fortsetzung der Bahn in Aussicht genommenen Garantien und ermächtigt den Regierungsrat, die Konzession an die zu gründende Aktiengesellschaft abzutreten, sobald das zu bestellende Aktionskomitee den Finanzierungsausweis erbracht hat.“

Anschließend an vorstehende Darlegungen möchten wir nicht unterlassen, noch auf zwei weitere Bestrebungen von nicht zu unterschätzender volkswirtschaftlicher Bedeutung aufmerksam zu machen, die früher oder später ihren Einfluß auf die Ueberlandbahn Basel-Liestal ausüben werden. Es sind dies die Hafengebauten am Rhein und die in allerneuester Zeit aufgeworfene Frage einer elektr. Bahn Basel-Liestal-Waldenburg-Solothurn-Bern. Während dem das letztere Problem noch der Abklärung harrt, kann die Entwicklung am Rhein bereits mit Sicherheit vorausgesehen werden. Es ergibt sich hieraus alsdann für die Gemeinde Birsfelden die Möglichkeit durch Verlängerung der Linie 3 der Basler Straßenbahn entweder bei der sog. Hofackerbrücke zwischen St. Jakob und Muttenz, oder aber, was wahrscheinlicher ist, durch die Hardt über Schweizerhalle bei Pratteln den Anschluß an die Ueberlandbahn zu suchen. Hiedurch wäre also auch Birsfelden der direkte Anschluß und Kontakt mit dem mittlern und obern Kantonsteil garantiert.

Namens der Kommission,

Der Präsident:

A. Meyer.

Der Protokollführer:

Meng.

Vertrag

zwischen

1. dem **Kanton Basel-Landschaft**,
2. den **Gemeinden MuttENZ, Pratteln und Liestal**, und
3. dem **Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal**, handelnd im Namen einer unter der Firma „Basellandschaftliche Ueberlandbahn“ zu gründenden Aktiengesellschaft, im nachstehenden „Ueberlandbahngesellschaft“ genannt, ist zum Zwecke der Gründung einer Aktiengesellschaft mit der Firma „Basellandschaftliche Ueberlandbahn“, die nach Maßgabe der Konzession die elektrische Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von MuttENZ nach Neuwelt bauen und betreiben soll, Folgendes vereinbart worden.

Art. 1.

Der Kanton Basellandschaft überträgt die ihm von der Schweizerischen Bundesversammlung erteilte Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von MuttENZ nach Neuwelt d. d. 4. April 1914 mit Abänderung d. d. 22. Juni 1916 mit allen daraus hervorgehenden Rechten und Pflichten auf die *Ueberlandbahngesellschaft* und die Ueberlandbahngesellschaft übernimmt die Konzession und verpflichtet sich, die ihr durch die Bestimmungen der Konzession überbundenen Verpflichtungen in allen Teilen zu erfüllen, und insbesondere die Sektion I der Bahn, d. h. die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis MuttENZ, sobald als möglich zur Ausführung zu bringen.

Art. 2.

Die Ueberlandbahngesellschaft *verpflichtet sich* dem Kanton Basel-Landschaft gegenüber, die Sektion II der Bahnlinie, d. h. die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt, spätestens nach Ablauf von 10 Jahren, vom Datum des definitiven Friedensschlusses der am Weltkriege beteiligten Großmächte an gerechnet, zur *Ausführung zu bringen*.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft ist berechtigt, die Ausführung der Sektion II der Bahn schon vor Ablauf der 10 Jahre zu verlangen, sofern die allgemeinen Verhältnisse es rechtfertigen, und die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als möglich erweist.

Andererseits ist die Ueberlandbahngesellschaft berechtigt, die Verlängerung der zehnjährigen Frist zu verlangen, und der Regierungsrat wird dem Landrat beantragen, eine angemessene Fristverlängerung zu gewähren, sofern die allgemeinen Verhältnisse das Gesuch rechtfertigen, oder die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als unmöglich erweist.

Art. 3.

Nach Einigung der kantonalen Behörden mit der Ueberlandbahngesellschaft über den Zeitpunkt der Inangriffnahme der Weiterführung der Bahn nach Liestal und allenfalls von Muttenz bis Neuwelt haben sich die Kantonsregierung und die Ueberlandbahngesellschaft im Sinne des vorletzten Absatzes des abgeänderten Art. 6 der Konzession mit dem Bundesrate zwecks Festsetzung der Fristen ins Einvernehmen zu setzen.

Art. 4.

Für den Fall, daß die in der Konzession oder vom Bundesrate festgesetzten Fristen aus irgend einem Grunde nicht eingehalten werden können, ist die Ueberlandbahn-

gesellschaft verpflichtet, beim Bundesrate die erforderlichen Fristverlängerungen rechtzeitig nachzusuchen.

Art. 5.

Für den Fall, daß die Ueberlandbahngesellschaft den Betrieb der ganzen Bahn oder von Teilen derselben den Basler Straßenbahnen oder einer andern Gesellschaft überträgt, unterliegen die bezüglichen Verträge der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 6.

Der Kanton *Basel-Landschaft verpflichtet sich*, sich nach Maßgabe des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend die *finanzielle Beteiligung* von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 an der Finanzierung der Ueberlandbahngesellschaft zu beteiligen.

Zum Zwecke des Baues und Betriebes der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz verpflichten sich *die Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal* im Sinne von § 3 des vorgenannten Gesetzes, sich mit 20 % der Baukosten am Aktienkapital der Ueberlandbahngesellschaft zu beteiligen, und zwar wird von diesen 20 % die Gemeinde Liestal Fr. 25,000. —, die Gemeinde Pratteln Fr. 20,000. — und die Gemeinde Muttenz den Rest übernehmen.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Netewelt zur Ausführung gelangt, so wird alsdann der Landrat gemäß § 3 des vorgenannten Gesetzes durch besonderen Beschluß die Höhe der Beteiligung der in Frage kommenden Gemeinden an den von ihnen gemeinsam zu übernehmenden 20 % der Gesamtbaukosten der ganzen Strecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt festsetzen, wobei die anlässlich des Baues der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz von den Gemeinden

IV

Müttenz, Pratteln und Liestal bezahlten Beträge diesen Gemeinden in Anrechnung zu bringen sind.

Der Kanton und die Gemeinden werden durch die von der Regierung und den Gemeindebehörden bezeichneten Vertreter in der Generalversammlung der Ueberlandbahngesellschaft vertreten.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen des vorgenannten Gesetzes in allen Teilen vorbehalten.

Art. 7.

Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtet sich, wenn nötig, die *Zinsen* der von der Ueberlandbahngesellschaft eventuell auszugebenden *Obligationen*, deren Gesamtbetrag gemäß § 6 des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 einen Drittel des Anlagekapitals des Unternehmens nicht übersteigen darf, zu garantieren.

Falls der Kanton aus dieser Zinsengarantie in Anspruch genommen wird, so ist ihm die Hälfte der von ihm bezahlten Beträge von den an der Ueberlandbahngesellschaft beteiligten Gemeinden im Verhältnis ihrer Beteiligung am Aktienkapital zu vergüten.

Art. 8.

Solange nur die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Müttenz gebaut und betrieben wird, soll der Verwaltungsrat der Ueberlandbahngesellschaft aus 7 Mitgliedern bestehen, von denen eines vom Regierungsrate des Kantons Basel-Landschaft und je eines von den Gemeinden Müttenz, Pratteln und Liestal, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Franken 20,000. — besitzt, gewählt werden. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt.

Die von der Kantonsregierung und den Gemeinden gewählten Mitglieder brauchen nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein, und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, ist die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf ~~9~~ bis 11 zu erhöhen; in welchem Falle der Regierung des Kantons Basel-Landschaft das Recht zusteht, ein zweites Mitglied in den Verwaltungsrat zu wählen.

Art. 9.

Die dem Kanton Basel-Landschaft aus der Erwerbung der Konzession, für Pläne, für Gutachten etc. und aus seinen sonstigen vorbereitenden Maßnahmen erwachsenen Kosten sind ihm von der Ueberlandbahngesellschaft zu vergüten.

Art. 10.

Die Vertragschliessenden erklären sich damit einverstanden, daß alle eventuell aus diesem Vertrage entstehenden Streitigkeiten, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von mindestens Fr. 3,000. — hat (vgl. Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege Art. 52 Ziff. 1), durch das Schweizerische Bundesgericht als einzige Zivilgerichtsinstanz entschieden werden sollen.

Geschehen in Liestal, in fünffacher Ausfertigung, am



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



1982.

Ratschlag

betreffend

Erstellung einer Strassenbahnlinie

durch die

**Hardstrasse, Adlerstrasse, Zeughausstrasse,
St. Jakobsstrasse bis St. Jakob.**

Dem Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt
den 28. Januar 1915.

The first part of the paper is devoted to a discussion of the general theory of the problem. It is shown that the problem can be reduced to a system of ordinary differential equations. The second part of the paper is devoted to a detailed analysis of the system of equations. It is shown that the system is solvable in closed form. The third part of the paper is devoted to a numerical analysis of the system. It is shown that the system can be solved numerically with high accuracy. The fourth part of the paper is devoted to a discussion of the results of the numerical analysis. It is shown that the results are in good agreement with the theoretical predictions.

Tit.

Im Ratschlag No. 1918 betreffend ein generelles Strassenbahnnetz, der dem Grossen Rat am 9. Oktober 1913 vorgelegt wurde, bis heute aber noch nicht zur Behandlung gelangte, haben wir über die Linie

Hardstrasse-Zeughausstrasse-St. Jakob

folgendes ausgeführt:

„Diese Linie ersetzt die früheren Projekte einer Strassenbahnverbindung nach St. Jakob (und weiter nach Muttenz), die die Benützung der St. Jakobsstrasse oder der Grosspeterstrasse vorgesehen hatten. Jene Projekte hatten den Nachteil, dass sie durch Strassen führten, die vorläufig und wohl noch auf längere Zeit schwach bebaut sind, während eine Linie in der Hardstrasse einem grossen Quartier eine Verbindung eröffnet. Sie wird nicht länger als die Linie Aeschenplatz-St. Jakobsstrasse-Münchensteiner-Grosspeter-äussere St. Jakobsstrasse; eine Haltestelle an der Zeughausstrasse ist für den Verkehr mit dem Güterbahnhof bequem gelegen. Die Linie macht aller Voraussicht nach sowohl die Grosspeterlinie als die Linie zwischen Luftmatt und Sommerkasino überflüssig, während umgekehrt die Ausführung einer dieser Linien uns der Notwendigkeit nicht enthöbe, im äussern St. Albanquartier eine neue Verbindung zu schaffen. Für den Anschluss einer Linie, die von Liestal und Muttenz her die Kantona-

grenze erreicht, eignet sich das neue vorgeschlagene Projekt ebenso gut, wie die andern. Die Ausführung soll nächstens an die Hand genommen werden.“

Im Budget des Jahres 1914 waren auch die Kosten für den Bau der Linie bereits enthalten. Der Grund, weshalb wir dem Grossen Rate die Ausführung im verflissenen Jahre noch nicht vorschlagen konnten, lag hauptsächlich darin, dass die Fertigstellung der von der Hardstrasse nach der Zeughausstrasse quer durch das Singergut führenden Adlerstrasse abgewartet werden musste. Diese Strasse ist nun fertig aufgefüllt und soll in nächster Zeit vollendet werden. Es steht somit der projektierten Traceführung nichts mehr im Wege.

Wir beantragen daher, die Linie, deren Baukosten vom Vorjahr ins Budget 1915 übertragen worden sind, im laufenden Jahre zu erstellen. Dadurch wird u. a. sowohl für das ständige Baupersonal der Strassenbahnverwaltung, dessen Arbeitspensum bis zum Frühjahr in grossen und ganzen sich erschöpft haben würde, als auch für einen weitem Kreis von Arbeitssuchenden willkommene Arbeitsgelegenheit geschaffen.

Im Einzelnen haben wir zum Linienprojekt folgendes zu berichten:

Im Jahre 1911 und 1912 sind beim Regierungsrat zwei Petitionen eingegangen, die eine vom Verein des äussern St. Albanquartiers, worin die Prüfung der Frage verlangt wird, ob nicht die projektierte Stassenbahnlinie nach Muttenz durch das äussere St. Albanquartier, speziell durch die Hardstrasse, geführt werden könnte, die andere von 62 Industrie- und Handelsfirmen und privaten Geschäftsleuten, worin zur Erleichterung des starken und immer zunehmenden Verkehrs von der Stadt nach dem Güterbahnhof Wolf und zur bessern Erschliessung des für industrielle Anlagen sehr geeigneten grossen Terrains auf

Stadtgebiet zwischen St. Jakob und Birsfelden um die endliche Erstellung einer Strassenbahn nach St. Jakob ersucht wird.

Es lässt sich nun nicht bestreiten, dass die von beiden Interessengruppen dargelegten Gründe für die Anbahnung einer Strassenbahnlinie in der dortigen Gegend Beachtung verdienen; es ist namentlich richtig, dass das wohlbebaute äussere Albanquartier zu seinem Schaden einer Strassenbahnlinie entbehrt und dass grosse unbebaute Areale, die zum Teil im Besitz der Christoph Merianischen Stiftung sind, erst durch eine Strassenbahnlinie der Verwertung näher kommen werden. In neuester Zeit tritt hinzu die Erbauung des neuen Zeughauses, das ein grosser Teil unserer Bevölkerung zu besuchen häufig in die Lage kommen wird.

Die Begehren der verschiedenen Interessenten können nun durch eine und dieselbe Linie befriedigt werden, wenn die Verbindung der Station am Aeschenplatz mit St. Jakob nicht, wie bisher vorgesehen, durch die innere St. Jakobsstrasse, Münchensteinerstrasse und Grosspeterstrasse, sondern durch die Hardstrasse, Adlerstrasse und Zeughausstrasse bewerkstelligt wird.

Das erste Projekt einer St. Jakobslinie nahm seinerzeit die innere und die äussere St. Jakobsstrasse in Aussicht; hiegegen wurde aber mit Recht geltend gemacht, dass die Strecke zwischen Sommerkasino und Luftmatt, die zur Zeit einen schönen Spaziergang bietet, durch eine doppelgleisige Strassenbahn, die zur Beseitigung der Baumreihe nötigte, verunstaltet würde. Man kam dann auf das Projekt, die Wagen der neuen Linie auf der jetzigen Münchensteinerlinie bis zur Grosspeterstrasse fahren zu lassen und sodann mittelst der Grosspeterstrasse die äussere St. Jakobsstrasse erst bei den Gebäuden des Güterbahnhofs Wolf zu erreichen. Gegen dieses Projekt, das

im Ratschlag 1693 (25. Februar 1909) empfohlen ist, spricht aber das Bedenken, dass die Grosspeterstrasse als Hauptzufahrtstrasse zum Güterbahnhof Wolf für den schweren Güterverkehr von Strassenbahngleisen frei erhalten werden sollte, und es darf auch vom Standpunkt der Rentabilität aus dagegen gesagt werden, dass es keine neue bewohnte Gegend an die Strassenbahn anschliesst.

Wir sind infolgedessen auf das Projekt zurückgekommen, das von Anfang an bei der Behandlung der St. Jakobslinie ebenfalls in Erwägung gezogen wurde, nämlich das Projekt der Linienführung durch die Hardstrasse, wodurch die Aufgaben einer Erschliessung des äusseren Albanquartiers für die Strassenbahnen und einer Verbindung derselben mit dem Güterbahnhof Wolf, mit dem neuen Zeughaus, mit St. Jakob und eventuell mit Muttenz, gleichzeitig gelöst werden.

Hinsichtlich der Linienlänge ist zu sagen, dass die Führung durch die St. Jakobsstrasse natürlich die kürzeste wäre, dass aber die Hardstrassenlinie nicht länger ist, als die Grosspeterlinie.

Was die Rentabilität betrifft, so kann nicht bestritten werden, dass eine Linie, die durch das äussere Albanquartier führt, einer Linie durch die Grosspeterstrasse und noch mehr einer Linie, die zwischen Sommerkasino und Luftmatt, mithin zwischen unbebautem Areal fährt, überlegen ist. Es kommt aber weiter in Betracht, dass durch die Hardstrassenlinie sowohl die Grosspeterlinie, als die Linie zwischen Sommerkasino und Luftmatt gegenstandslos wird, während natürlich die Erstellung einer der eben genannten Linien für das äussere Albanquartier bedeutungslos wäre und demnach eine Hardstrassenlinie auf die Länge nicht hintanhaltan könnte.

Der Wunsch des äusseren Albanquartiers, endlich an das Strassenbahnnetz angeschlossen zu werden, er-

scheint gerechtfertigt, wenn in Betracht gezogen wird, dass die Peripherie keines äussern Stadtteiles (abgesehen von den kleineren isolierten Villenkolonien), gleich weit von einer Strassenbahnlinie entfernt liegt. Die weiteste Distanz beträgt für die äussersten Häuser im Bachlettenquartier an der Benkenstrasse 600 m von der Steinenringlinie, während der Bewohner der Wartenbergstrasse und des St. Albanrings über 900 m nach der Haltestelle Engulgasse und 750—800 m nach den Haltestellen Hardstrasse und Gellert der Birsfelderlinie zurückzulegen hat. Noch weitere Distanzen ergeben sich für das der Erschliessung noch harrende Terrain der Christoph Merianischen Stiftung ausserhalb des St. Albanrings. Es scheint uns aber im öffentlichen Interesse zu liegen, dass die Ausdehnungsmöglichkeit dieses Quartiers erleichtert wird.

Die Linie erhält eine Länge von 2,1 km. Sie zweigt bei der Einmündung der Hardstrasse in die St. Albananlage von der Birsfelderlinie ab, durchfährt die Hardstrasse, Adlerstrasse, Zeughausstrasse, biegt beim neuen Zeughaus in die St. Jakobsstrasse ein und endigt ausserhalb St. Jakob auf eigenem Bahnkörper südlich neben der Hauptstrasse bei der Kantonsgrenze. Die dortige Stationsanlage mit Geleiseschleife wird einem gesteigerten Verkehr bei Festlichkeiten auf der St. Jakobswiese und an schönen Sonntagen Genüge leisten und ohne Schwierigkeiten einer späteren elektrischen Bahn von Muttenz oder Liestal her Anschluss gewähren können.

Die gesamten Baukosten einschliesslich einer Verbreiterung der Brücke über den Teich bei St. Jakob betragen laut Voranschlag Fr. 348,800.—, wovon Fr. 324,800.— auf Rechnung des Anlagekapitals der Strassenbahnen und Fr. 24,000.— auf Rechnung des Baudepartements als Beitrag an die mit der neuen Linie verbundenen Strassenkorrekturen zu bewilligen wären.

Da die Bestellungen des erforderlichen Schienenmaterials und des Kupferdrahtes besonders unter den gegenwärtigen Verhältnissen frühzeitig erfolgen müssen, empfehlen wir die Vorlage zu baldmöglichster Behandlung.

Wir beantragen folgende Beschlussfassung:

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Erstellung einer doppelspurigen Strassenbahnlinie von den St. Albananlagen durch die Hardstrasse, Adlerstrasse, Zeughausstrasse, St. Jakobsstrasse bis St. Jakob im Laufe des Jahres 1915 auf Rechnung des Anlagekapitals der kantonalen Strassenbahnen einen Kredit von Fr. 324,800.— und auf Rechnung des Baudepartements für die Vornahme der notwendigen Strassenkorrekturen einen Kredit von Fr. 24,000.—.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Basel, den 16. Januar 1915.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

Dr. F. Mangold.

Der Sekretär:

Dr. A. ImHof.

Beilagen:

4 Pläne der Strassenbahnanlage.



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Unterlagen zur Ueberlandbahn Basel--Liestal

Von Prof. Kurt Leupin an Hans Bandli

- Entwurf betreffend eine Trambahn von Basel über Neuwelt nach Liestal. Arelsheim 1909 1909
- An die Regierung des Kantons Baselland Liestal, St.Gallen und Zürich, den 14. Oktober 1911. Kilchmann Ing., Studer 1911
- Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend eine elektrische Bahn Basel--Liestal, vom 2.April 1913 1913
- Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurnahn von Basel (Kantonsgrenze bei St.Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt, vom 4. April 1914 1914
- Ratschlag betreffend einer Strassenbahnlinie durch die Hardstrasse, Adlerstrasse, zeughausstrasse, StJakobsstrasse bis St.Jakob, Dem Grssoen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt den 28. Januar 1915 1915
- Bericht der Kommission betreffend eine elektrische Schmal-spurnahn von Basel nach Liestal an den Landrat, vom 25. Februar 1919 1919
- Karl Braun, Ingenieru. Langenthal: An das titl. Aktionskomitee für eine Ueberlandbahn Basel--Liestal, 30.8.1919 1919
- Prospekt für das Teilstück Basel--Muttenz der Ueberlandbahn Basel (Kantonsgrenze bei ST.Jakob)--Liestal, 29. Oktober 1919 (Mit Plan und SStatutenentwurf 1919
- Ratschlag betreffend Beteiligung des Kantons Basel-Stadt aam Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, erste Teilstrecke Basel--Muttenz, dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt vorgelegt am 29. Januar 1920 1920
- Basellandschaftliche Uebrlandbahn, Statuten, vom 21. Februar 1920, mit Genehmigung des Eidg. Eisenbahndepartements vom 3. September 1020 1920
- DER Regierungsrat (des Kantons Basel-Landschaft) an den Landrat: Entwurf eines Landratsbeschlusses betreffend Benutzung von Strassen terrain zum Bau und Betrieb der basellandschaftlichen Ueberlandbahn, Strecke St.Jakob--Muttnz, vom 10. Dezember 1920 1920
- DER RR des Kt BL an den Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn, Liestal: Verdankung der Einladung sowie Anmeldung zur ERöffnungsfeier des Teielstückes St.Jakob--Muttenz vom 21.Janur 1921, datiert 18.1.1921 1921
- Pachtvertrag zwivschen der Verwaltung der Basler Strassenbahnen, vorbehältlich der Ratifizierung durch den RR des Kt BS einerseits und der Aktiengesellschaft der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn in Liestal andererseits, 3. bzw. 5. bzw. 11. Januar 1921, GENEhmigung durch den Grossen Rat BS vom 29.9.1921 - Original und Druck. 1921
- Nachtrag zum Vertrag vom 3.1.1921: Pratteln statt Muttenz. - Original 1922

Basellandschaftliche Ueberlandbahn, Teilstück Muttenz--Pratteln: Prospekt mit Zeichnungsschein, 22.11.1921 1921

Einweihungs-Feier der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn (Teilstück Muttenz --Pratteln), Donnerstag, 19. Oktober 1922 in Pratteln 1922

Schreiben des RR BL, dass er corpore mit dem Landschaftreiber daran teilnehmen werde, vom 13.10.1922 1922

Bericht des RR betreffend die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst, vom 16. März 1925 (mit Entwurfs eines Landratsbeschlusses) 1925

Basler Strassenbahnen, Direktion, an den Verwaltungsrat der UeB vom 4.2.1926 betr. zweispurigen Ausbau der Strecke zwischen Birsfelderstrasse und Muttenz 1926

Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend finanzielle Beteiligung des Kt Bl und der Einwohnergemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz an den Baukosten der Strecke Pratteln--Liestal der BUeB, vom 4. Februar 1930 1930

Ratschlag betreffend weitere Beteiligung des Kt Bs am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln --Liestal und betreffend Uebernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel--Liestal durch die Basler Strassenbahnen, dem Grossen Rate des Kt BS vorgelegt am 28.2.1929

BUeB, Verwaltungsrat an den Grossen Rat des Kt BS, vom 10. Mai 1930 1930

BUeB, Kostenvoranschlag für die Erstellung der Doppelspuranlage zwischen Weiche No 337 und Muttenz, Bahnkm 1,778 bis Bahnkm 2,444 und Erstellen eines Abstellgleises in Muttenz, 18.März 1931, G.Grabner, Bahningenieur 1931

Schreiben des Gemeinderates Muttenz vom 30. Juli 1931 an den VR der BUeB, dass Pläne aufgelegt waren und keine Einsprachen eingegangen sind 1931

2 Project-Pläne: Erstellung der Doppelspuranlage zwischen Birsfelderstr. und Muttenz (1:500), ausgefertigt von Bahn-Ingenieur Grabner am 17.III.1931. Der Plan mit der Inventar-No 8094 mit Zusatzplan "Projekt. Abstellgleise Muttenz (1:1000) aus welchem auch die Kehrschleife ersichtlich ist. - Die Haltestelle Muttenz Dorf ist vollständig westlich der Hauptstrasse! 1931

Edig. Eisenbahndepartement: Genehmigung des zweiten Gleises Bahnkm 1,778-2,444, vom 7.8.1931 1931

Basler Strassenbahnen (BSB) an BUeB betr. Schienenmaterialproben, vom 15.9.1931, zuhanden Eisenbahndep. 1931

Vertragsentwurf 1936 (?) für Pacht Strecke St.Jakob--Pratteln (1936)

Pachtvertrag für Kantonsgrnze--Pratteln, vom 14.4.1951 1951
mit Nachtrag Nr.1 vom 16.10/18.12.1957 1957

Jubiläums-Generalversammlung der BUeB vom 17.6.1946: Unterhaltungsprogramm und Einladungsliste 1946



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



Muttensz, den 30. Juli 1931.

DER GEMEINDERAT MUTTENZ

AN

den Verwaltungsrat der Basellandschaftl. Ueberlandbahn,
Liestal.

Mit Gegenwärtigem teilen wir Ihnen mit, dass die Erstellung der Doppelspuranlage zwischen Bahnkm. 1,778 und Bahnkm. 2,444 und die Erstellung eines neuen Abstellgeleises bei der Kehrschleife in Muttensz in den Tagesblättern publiziert haben. Die Pläne sind vom 21. Juni bis 21. Juli 1931 auf der Gemeindeganzlei zur Einsicht aufgelegt. Einsprachen gegen die Erstellung der Anlagen sind bei uns nicht eingegangen.

Hochachtend,

Namens des Gemeinderates,

Der Präsident:

J. Bröderlin

Der Gemeindeganzreiber:

[Handwritten signature]

Kopie an Parteiführung

Besorgt 1.8.31.H.

H.



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Basellandschaftliche
Ueberlandbahn.

K o s t e n - V o r a n s c h l a g

für die Erstellung der Doppelspuranlage zwischen Weiche No.337 und
M u t t e n z , Bahnkm.1,778 bis Bahnkm.2,444 und Erstellen eines
neuen Abstellgleises in M u t t e n z .

Doppelspur - Gleismeter ca.720.
Abstellgleis- " ca.140.

1. Vermessungskosten der Feldregulierung V & Entschädigung für Obstbäume im neuen Abstellgleise.			Frs. 1000.--
2. Unterbau.			
a) Doppelspur. Abheben der Grasnarbe ca. m 3.50 breit & 15 cm. tief, einschl. Anfuhr des Materials. m 720 x 23.-- = rd. 16,500.--			
b) Abstellgleise. m 140 x 23.-- = " 3,200.--			
Bahneinfriedigung, Forcon verlegen & Diverses.		= 500.--	" 20200.--
3. Oberbau.			
a) Doppelspur. Gleis fertig verlegt & unterkrampt. m 720 x 35.-- = 25,200.--			
1 Linkeweiche ab Freidorf aus- und eingebaut.		600.--	
b) Abstellgleise. 140 m Gleis fertig verlegt. 5,000.--			
1 Linkeweiche ab Freidorf verlegt. 1,000.--			
Unvorhergesehenes, Diverses. 1,200.--			" 33000.--
4. Stromleitungsanlage.			
a) Doppelspur. Kontaktleitung m 600 = 6,200.--			
Rückleitung (Verbinder). 500.--			
b) Abstellgleise. Kontaktleitung. = 1,100.--			
Rückleitung. (Verbinder.) 200.--			
Unvorhergesehenes, Diverses. = 800.--			" 8800.--
			Frs. 63,000.--
5. Verwaltung & Bauleitung.			" 1,500.--
6. Verzinsung des Baukapitals.			" 1,500.--
			<hr/>
	<u>Total Baukosten</u>	=	Frs. 66,000.--

Basel, den 18. März 1931.

Der Bahningenieur:

J. Graber }
/



X museu...uttenz : [document icon] [undo icon] [redo icon] [refresh icon] < 5/5 > [close icon]

- [pencil icon]
- [grid icon]
- T**
- [image icon]
- [speech bubble icon]
- [eraser icon]
- [table icon]
- [star icon]
- [magnifying glass icon]
- [gear icon]
- [document icon]

[resize handle] [add icon] [resize handle]

**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

AA

An den

Großen Rat des Kantons

Basel-Stadt

*Sehr geehrter Herr Grobstatspräsident,
Sehr geehrte Herren Grobbräte,*

Nachdem der Landrat des Kantons Basellandschaft in seiner Sitzung vom 14. April 1930 sich für den Vollausbau der Ueberlandbahn Basel-Liestal auf der Teilstrecke Pratteln-Liestal entschieden hat, wird nun auch Ihre Behörde demnächst zu diesem Projekt Stellung zu nehmen haben.

In einem eingehenden *Ratschlag* betreffend weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel-Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal, und betreffend Uebernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel-Liestal durch die Basler Strassenbahnen vom 22. Februar 1929 sind die Gründe, die für die endgültige Verwirklichung des Ueberlandbahnprojektes sprechen, auseinandergesetzt worden. Die baselstädtische Vorlage erörtert auch die mit dem Projekt zusammenhängenden Fragen wirtschaftlicher und finanzieller Natur bis in alle Einzelheiten und kommt auf Grund objektiver und sorgfältig abwägender Darlegungen zum Schluß, daß sich eine *weitere Beteiligung Ihres Kantons am Aktienkapital unseres Unternehmens rechtfertige*.

Wie Sie den beigeschlossenen Imprimaten entnehmen wollen, sind die *zuständigen basellandschaftlichen Behörden* zum nämlichen Resultat gelangt.

Diese Uebereinstimmung ist als umso erfreulichere Erscheinung zu bewerten, wenn in Berücksichtigung gezogen wird, daß die Regierungen der beiden Halbkantone naturgemäß in erster Linie die Interessen ihres eigenen Standes haben wahren müssen und gewahrt haben. Andererseits verkennen aber die beidseitigen Regierungen nicht, daß sich die baselstädtischen und die basellandschaftlichen Interessen nicht kreuzen, sondern im Gegenteil decken.

Wir sind uns wohl bewußt, daß gewisse Zeitungen hüben und drüben diese Tatsache nicht gelten lassen wollen und darauf hinarbeiten, das seiner Vollendung entgegensehende Ueberlandbahnprojekt zu Fall zu bringen. Wir verhehlen uns auch keineswegs, daß finanziell gut fundierte Kräfte am Werke sind, um gegen den Vollausbau der Ueberlandbahn Stimmung zu machen. In diesem Zusammenhang erinnern wir vorab an die den Mitgliedern des Großen Rates unlängst zugegangene *anonyme Broschüre*: „Neue Zeit — neue Verkehrspolitik“. Wir versagen uns Mutmassungen über die Herkunft dieser Schrift und beschränken uns auf die Feststellung, daß es einen Unbefangenen zum mindesten stark befremden muß, wenn der Verfasser nicht einmal seinen Namen nennen darf. Immerhin zwingt uns die Aufmachung der Druckschrift und insbesondere die Art ihrer Verbreitung zu einigen Bemerkungen.

Auch dem uneingeweihten Leser kann nicht verborgen bleiben, daß die mit Bundesbahnen-Klischees reich geschmückte Broschüre darauf angelegt ist, die Bundesbahnen gegen die Ueberlandbahn auszuspielen und die Ueberlegenheit der ersteren zu illustrieren. Der Kehrreim klingt in der Feststellung aus, daß die Bundesbahnen — zumal nach ihrer Elektrifizierung — wohl in der Lage seien, den Lokalverkehr Basel-Liestal und vice versa zu bewältigen und daß es volkswirtschaftlich unverantwortlich sei, das „nationale Transportunternehmen“ durch eine parallel verlaufende Kleinbahn zu konkurrenzieren. Dem gegenüber sei nachdrücklich darauf hingewiesen, daß die angestrebte neue Tramverbindung berufen ist, die Bedürfnisse eines stetig im Wachsen begriffenen Vorortsverkehrs zu befriedigen.

Daraus erhellt ohne weiteres, daß die Bundesbahnen, deren Stärke auf dem Gebiete des Fernverkehrs liegt, schon aus rein technischen Gründen außer Stande sind, so zahlreiche Verbindungsmöglichkeiten zu bieten, wie die Ueberlandbahn. Wir möchten nicht verfehlen, in diesem Zusammenhang zu bemerken, daß die Strecke Basel-Liestal die meistbelastete des ganzen Bundesbahnnetzes ist und daß es ohne eine Vermehrung der derzeitigen Schienentränge gänzlich ausgeschlossen ist, einen intensiveren Lokalzugsverkehr einzurichten. Dazu kommt, daß die zahlreichen zwischen den Eisenbahnstationen liegenden Ansiedelungen einzig durch die Ueberlandbahn eine ihnen zusagende Verbindung erhalten können. Wenn betont wird, die Verhältnisse hätten sich insofern geändert, als die Bundesbahnen elektrifiziert worden seien, so darf nicht vergessen werden, daß dadurch in der Hauptsache die Belastungsmöglichkeit der Schnellzüge erhöht worden ist, daß aber der Fahrplan als solcher keinerlei wesentliche Verbesserungen erfahren hat. Die Drohung, im Falle des Vollausbaues der Ueberlandbahn stehe eine Verschlechterung des Lokalverkehrs auf der strittigen Strecke zu befürchten, kann kaum verfangen. Sollte sie übrigens wahr gemacht werden, so beweist dies schlagend, wie notwendig eben die Erstellung der dritten Teilstrecke Pratteln-Liestal ist; von einem „nutzlosen Parallelbetrieb“ kann demnach mit Grund nicht die Rede sein. Die anonyme Broschüre übersieht bewußt, daß die Ueberlandbahn die Bundesbahnen nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen will. Diese richtige Auffassung scheinen die maßgebenden Instanzen der Bundesbahnen früher geteilt zu haben, sonst wäre es unverständlich, daß sie seinerzeit bei der Erteilung der Konzession für die Ueberlandbahn formell keine Einsprache erhoben haben.

Die *finanziellen Konsequenzen des Ueberlandbahnprojektes* bieten für seine Gegnerschaft einen weiteren beliebten Angriffspunkt. Daß das Unternehmen finanziell gesichert dasteht, belieben Sie den beiliegenden Jahresberichten zu entnehmen. Von den für den Restausbau erforderlichen Mitteln sind Fr. 1,175,000.— sichergestellt; zu diskutieren bleibt einzig die weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt mit einer Summe von Fr. 525,000.—. Dieser Betrag ist sicherlich nicht zu hoch gegriffen, wenn in Betracht gezogen wird, daß einer endgültigen Gesamtbeteiligung des Kantons Basel-Stadt in der Höhe von Fr. 625,000.— eine solche von basellandschaftlicher Seite mit rund Fr. 1,200,000.— gegenübersteht, sodaß sich ein Beteiligungsverhältnis von einem Drittel zu zwei Dritteln ergibt, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Hälfte des von Basel-Stadt noch zu zeichnenden Betrages in sofort zinsgenössigen Prioritätsaktien erfolgt und daß auch die zu übernehmenden Stammaktien in absehbarer Zeit auf eine angemessene Verzinsung rechnen können. Was die Fr. 262,500.— Stammaktien anbelangt, so ergibt sich vorläufig in Verbindung mit den bereits im Baselstädtischen Portefeuille befindlichen Fr. 50,000.— Stammaktien bei Annahme eines Zinsfußes von 5% ein jährlicher Zinsentgang von Fr. 15,625.—. *Dies macht einen Betrag von rund Fr. 42.— aus, den Basel-Stadt für eine direkte Tramverbindung mit Muttenz, Pratteln, Füllinsdorf, Frenkendorf und Liestal täglich ausgeben muß!* Wir glauben die Finanzierungsfrage nicht verabschieden zu können, ohne ihre Aufmerksamkeit darauf hingelenkt zu haben, daß der Kanton Basel-Stadt sich bisher nicht in dem Maße an der Ueberlandbahn beteiligt hat, wie dies seinen mannigfachen Interessen an unserm Unternehmen entsprochen hätte. Es wäre vielleicht klüger gewesen, den Kanton Basel-Stadt in einem früheren Zeitpunkt zu einer höheren Beteiligung zu veranlassen; allein beachtenswerte Erwägungen haben dazu geführt, von diesem Vorhaben abzusehen. Einmal standen seinerzeit ausreichende private Mittel und auch eine Bundessubvention zur Verfügung, zum andern wurde Basel-Stadt finanziell absichtlich nicht in dem Maße herangezogen, wie dies seinem wirtschaftlichen Interesse entsprochen hätte, weil man für den Ausbau des Endstückes Pratteln-Liestal eine wirksame Reserve haben wollte; diese Reserve soll nun erschlossen werden. Es ist dies wahrlich kein unbilliges Verlangen. Gewiß ist Basel-Stadt rechtlich nicht verpflichtet, durch seine weitere Beteiligung den Vollausbau der Ueberlandbahn zu ermöglichen, allein es besteht eine moralische Verpflichtung dies zu tun, die im konkreten Falle einer rechtlichen unbedingt gleichgesetzt werden muß. *Wir erblicken den springenden Punkt darin, daß es sich heute um die gemeinsame Vollendung eines von den beiden Halbkantonen gemeinsam begonnenen Werkes handelt.*

Wir können darüber nicht hinweggehen, ohne Ihnen in Erinnerung gerufen zu haben, daß sich die *Behörden von Basel-Stadt im Jahre 1912* bereit gefunden haben, den Bau der Ueberlandbahn im Verein mit Baselland zu beginnen, und daß sie ferner in der Zwischenzeit dem Ausbau einer weitem Teilstrecke des Unternehmens zugestimmt haben.

Das bisherige wohlwollende Verhalten von Basel-Stadt, welches dem Ueberlandbahnprojekt bis anhin günstig gesinnt gewesen ist, schließt die Verpflichtung in sich, Treue bis zum Schluß zu bewahren.

Beigefügt sei, daß ein zustimmender Entscheid dem Großen Rate umso leichter fallen dürfte, als der Vollausbau der Ueberlandbahn für die Basler Straßenbahnen sicherlich kein schlechtes Geschäft bedeutet.

Wenngleich es uns ferne steht, uns in Interna baselstädtischer Trampolitik mischen zu wollen, so glauben wir doch feststellen zu dürfen, daß der in der Presse erhobenen Forderung, es seien *verschiedene baselstädtische Trambegehren* zu erledigen, bevor über eine Beteiligung am Restausbau der Ueberlandbahn diskutiert werden könne, der Boden nunmehr entzogen ist, nachdem, wie uns von maßgebender Seite mitgeteilt worden ist, sämtliche baselstädtische Belange ihre Berücksichtigung gefunden haben.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf *einige andere wirtschaftliche Fragen* hinweisen, welche in das Gebiet beider Halbkantone fallen. Einmal die Frage des *Gases*. Für das Gaswerk Basel-Stadt war es außerordentlich wichtig, an die basellandschaftlichen Vorortsgemeinden Gas zu liefern und mit dem Gaswerk Liestal und der Gasversorgung Birseck A.-G. Verträge abzuschließen, denen zufolge diese Werke auf ihren Weiterbetrieb verzichten. Für die Benützung der Straßen etc. sind ohne Bedenken die erforderlichen Konzessionen erteilt worden und auch bezüglich der Steuern war unseres Wissens die basellandschaftliche Behörde sehr entgegenkommend. Es sei hier auch verwiesen auf das *Kraftwerk Basel-Augst*, das für Basel-Stadt sicherlich eine gut rentierende Anlage ist. Für die Zukunft ist gemeinsam das *Birsfelder Kraftwerk* auszuführen und später der Ausbau eines *gemeinsamen Hafens* in Birsfelden.

Damit möchten wir unsere Ausführungen schließen, in der Hoffnung, es werde dem von den beiden Halbkantonen gemeinsam ins Leben gerufenen Unternehmen, das ungeachtet der politischen Grenzen *einem* Wirtschaftsgebiet dient, der gebührende abschließende Erfolg im Interesse einer weiteren gesunden Zusammenarbeit der beiden Halbkantone auf wirtschaftlichem Gebiet beschieden sein.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, Herren Großräte, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates
der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn:

Der Präsident:
Dr. A. Veit-Gysin.

Der Sekretär:
Wirth.

Beilagen:

- I. Geschäftsbericht der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn pro 1928 und 1929 (folgen separat).
- II. Bericht des Regierungsrates von Baselland vom 4. Februar 1930 an den Landrat samt Gutachten Braun. (Wir hatten seiner Zeit den Mitgliedern des Landrates von Baselland auch den baselstädtischen Ratschlag behufs Orientierung zugestellt.)
- III. Bericht der landrätlichen Kommission vom 18. März 1930 an den Landrat.



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Langenthal, den 30. August 1919.

An das titl.

Aktionskomité für eine Ueberlandbahn

Basel - Liestal

L i e s t a l .

Hochgeehrter Herr Präsident !

Hochgeehrte Herren!

Anlässlich einer Konferenz mit Herrn Finanzdirektor Dr. Tanner & Herrn Dr. Wirth in Liestal haben Sie mir den Auftrag erteilt, erstens ein Gutachten abzugeben über die vorgesehene Linienführung von der Kantonsgrenze bis MuttENZ und zweitens eine Revision des approximativen Kostenvoranschlags vorzunehmen und ihn den heutigen veränderten Verhältnissen anzupassen.

Es wurde auch der Wunsch geäußert, dass ich mich ausspreche über die Vor- und Nachteile einer Linienführung über "Neue Welt" und Anschluss an die Birseckbahn.

Nach einem eingehenden Studium der umfangreichen Akten, die mir zur Verfügung gestellt wurden und einer am 14. August ds. J. in Begleitung von Herrn Dr. Wirth vorgenommenen Begehung der beiden Trassen über St. Jakob und "Neue Welt" nach MuttENZ, erlaube ich mir, Ihnen hiemit folgenden Bericht abzugeben:

I. Allgemeines über den Bau einer Ueberlandbahn Basel- Liestal.

Wie aus den Akten ersichtlich ist, soll das Teilstück Kantonsgrenze bis MuttENZ die erste Etappe einer elektrischen Basel-Liestal - Bahn darstellen. Da die Frage, ob Trambetrieb oder Ueberlandbahnbetrieb gewählt werden soll zu verschiedenen Malen in Diskussion stand, fühle ich mich veranlasst, auch hierüber meine Meinung auszusprechen, da diese Frage im engen Zusammenhang steht mit der Frage des Baues und der Anlage des ersten Teilstückes selbst.

Meines Erachtens kann für eine elektrische Linie von Basel nach Liestal nur eine ausgesprochene Ueberlandbahn in Frage kommen. Eine Anlage, die den neuesten Anforderungen, die an eine elektrische Schmalspurbahn gestellt werden, voll und ganz entspricht und dies sind vor allem ein von der Strasse möglichst freier, unabhängiger Bahnkörper und eine Linienführung punkto Radialverhältnisse, die die grösste gesetzliche zulässige Fahrgeschwindigkeit (40 - 45 km.) erlaubt und so eine möglichst kurze Reisedauer gewährleistet. Nur eine solche Linie ist nach meiner Auffassung in der Lage, dem Verkehr von Basel nach Liestal und umgekehrt so zu dienen, wie er zwischen den Hauptzentren der beiden Kantone gewünscht wird, zugleich aber Aussicht hat, neben den Bundesbahnen bestehen zu können. Eine elektrische Bahn mit Tramcharakter, welche die Strasse benützen würde, sollte abgesehen von der allzugrossen Fahrzeit schon wegen der Unannehmlichkeiten, Staubplage etc., fallen gelassen werden. Sie würde hauptsächlich nur dem Verkehr zwischen den einzelnen Gemeinden unter sich dienen, niemals aber dem Hauptverkehr mit der Stadt Basel, der doch im Vordergrund steht.

Bei einer elektrischen Ueberlandbahn ist nicht zu unterschätzen, die Wahl des Roll- & Wagenmaterials. Für das erste Teilstück kommt diese Frage noch nicht in Betracht, da der Betrieb wie vorgesehen von den Anschlusslinien übernommen werden müsste, da die Verhältnisse für einen eigenen Betrieb viel zu klein wären und die Anschaffung von eigenem Rollmaterial sich nicht rechtfertigen würde. Doch ist jetzt schon auf die spätere Wahl des Rollmaterials Rücksicht zu nehmen, da dieselbe in engem Zusammenhange steht mit der Ausführung der Bahnanlage selbst, speziell in Berücksichtigung des Lichtraumprofils. Als Wagen kämen in Betracht nur vierachsige Personenmotorwagen und vierachsige Anhängewagen. Die Wagenbreite sollte möglichst gross gewählt werden, um eine entsprechend grosse Sitzplatzzahl zu erhalten. Sie ist natürlich abhängig vom Lichtraumprofil der Städtischen Strassenbahnen, das heisst:

vom Abstand der Leitungsmasten von der Geleisemitte und vom Abstand der Geleise bei der bestehenden Doppelspühr. Bei neuen Bahnen geht man bei der Wahl der Wagenbreiten bis 2.70 m. für Schmalspührbahnen. Meines Erachtens sollte die Wagenbreite unter 2.20 m. nicht angenommen werden.

Eine andere Frage von grundsätzlicher Bedeutung ist diejenige der Höhe der elektrischen Spannung. Für Ueberlandbahnen vom Typus der Vorliegenden sollte die Spannung nicht unter normal 1000 Volt gewählt werden. Auch hierauf ist beim Ausbau des ersten Teilstückes m.E. schon Rücksicht zu nehmen. Trambahnen haben gewöhnlich Spannungen von 500-800 Volt. Dieselbe eignet sich aber für Ueberlandbahnen nicht, weil sie zu wenig leistungsfähig wäre. Der Stromabfall und Spannungsverlust auf die Distanz von zirka 13 km. würden viel zu gross werden. Wenn später die ganze Linie bis Liestal ausgebaut sein wird, wird sie mit eigenem Rollmaterial einen von den städtischen Strassenbahnen unabhängigen Betrieb einrichten und die elektr. Anlagen, Motoren etc. für eine höhere Spannung ausbauen lassen. Das hindert natürlich nicht, dass die Wagen der Basel - Liestal - Bahn auf der niedereren Spannung der Städt. Strassenbahnen fahren können; umgekehrt können aber die Motorwagen der Städt. Strassenbahnen auf der Linie mit höherer Spannung nicht verkehren.

Dies sind einige Punkte, auf die ich speziell aufmerksam machen wollte und die schon bei der Erstellung des ersten Teilstückes und der Aufstellung des definitiven Projektes von grösster Bedeutung sind und nicht ausser Acht gelassen werden dürfen.

II. Linienführung über St. Jakob.

Die Linienführung über St. Jakob sieht im Anschluss an die Städt. Strassenbahn, die bis zur Kantonsgrenze zweispurig ausgebaut ist, eine einspurige Geleiseanlage vor, mit vorläufig einem Ausweichgeleise. Der Unterbau soll jedoch gleich von Anfang an für die Doppelspühr ausgebaut werden. Ich erachte diese Lösung

für die richtige. Mit der spätern Weiterführung der Linien von MuttENZ nach Liestal und mit der baulichen Entwicklung der Stadt nach dieser Richtung hin wird die Belastung des ersten Teilstückes so gross, dass die Doppelspur zur Notwendigkeit wird. Der spätere Bau der Doppelspur würde aber ganz bedeutende Mehrkosten verursachen; es rechtfertigt sich daher voll und ganz, die Anlage im Unterbau gleich von Anfang an auszubauen.

Die Einführung der Linie in das Dorf MuttENZ ist glücklich gewählt und für eine Weiterführung günstig. Vom Bau einer Abzweigung durch das Dorf MuttENZ selbst, sollte m.E. unbedingt Umgang genommen werden. Die Distanzen sind zu gering, als dass sich eine eigene Tramlinie für MuttENZ montieren könnte und als solche müsste dieses Teilstück doch aufgefasst werden, speziell in Berücksichtigung des spätern, durchgehenden Verkehrs der Ueberlandbahn. Solche Wünsche tauchen bei allen Bahnprojekten auf, indem jeder Dorfteil die Linie möglichst nahe haben will. Meistens rühren diese Bemühungen von einer Wirtschaftspolitik im engsten Sinne des Wortes her. Sie sollten aber zu Gunsten der besten und rationellsten Lösung zurücktreten.

Der Vorteil der Linienführung über St. Jakob liegt hauptsächlich in der Kürze der Strecke. Dagegen bietet sie auch eine Menge Nachteile, die speziell für den spätern Ueberlandbahnbetrieb von grosser Wichtigkeit sind. Sie liegen zur Hauptsache darin, dass eine Strecke von zirka 2200 m. der Basler Strassenbahnen befahren werden muss, deren Bahnkörper in der Strasse verlegt ist und somit nur eine Geschwindigkeit von 20-25 km- per Stunde gestattet. Zudem sind einige sehr enge Kurven zu befahren, auf die bei der Konstruktion des Rollmaterials der Ueberlandbahn Rücksicht genommen werden muss, was aber für den Ueberlandbahnbetrieb Nachteile zur Folge hat. Auf der Ueberlandbahnstrecke kommt als Minimal-Radius 100 m. in Frage, während bei den Strassenbahnen Radien von 20 m. sehr häufig vorkommen. Dass dadurch die Geschwindigkeit reduziert werden muss, und daher eine längere Fahrzeit notwendig ist, liegt auf der Hand.

Approximativer Kostenvoranschlag für die Strecke

St. Jakob - Muttens.

Bahnlänge nach Projekt 2803 Meter.
Geleislänge n. Projekt 3825 Meter.

	Fr.
<u>I. Allgemeine Kosten.</u>	
a. Organisation- & Verwaltungskosten ca. 3% des Anlagekap.	20.000
b. Verzinsung des Baukapitals (Obligationenzinse)	11.000
<u>II. Bahnanlagen und feste Einrichtungen .</u>	
a. Erwerb von Grund & Rechten incl. Vermarkung	170.000.
b. Unterbau	198.000
c. Oberbau	205.000.
d. Hochbau	20.000
e. Einrichtung für elektr. Zuförderung	60.000
f. Telephon, Signale & Sicherungsanlagen	5.000
<u>III. Rollmaterial pro Memoria</u>	- - -
<u>IV. Mobilier & Gerätschaften pro Memoria</u>	- - -
Totale Bausumme	<u>Fr. 687.000</u>

Bemerkungen zum Kostenvoranschlag St. Jakob - Muttens.

I. Allgemeine Kosten.

- a. Organisation & Verwaltungskosten. Hier wurden ca. 3% des Anlagekapitals angenommen. In den Voranschlägen der Basler Strassenbahnen sind je 2% eingesetzt worden. Ich erachte diesen Ansatz als zu niedrig, weil sämtliche Kosten für Vorarbeiten & Projekte in dieser Summe untergebracht werden müssen.
- b. Verzinsung des Baukapitals. Da das Unternehmen eine A.G. bildet, ist während der Bauzeit das Aktienkapital nicht zu verzinsen. Die Einzahlung der Aktien wird etappenweise erfolgen und sich nach dem Geldbedürfnis d.h. nach dem Baufortschritt richten. Zu verzinsen ist einzig das Obligationenkapital. Ich rechne dasselbe zu 1/3 der Bausumme also ca. zu Fr. 230.000 verzinsbar zu 5% während einem Jahr. Das Obligationenkapital ist erst nach der vollen Einzahlung der Aktien aufzunehmen und deshalb wird ein Jahr für die Verzinsung ausreichen.

II. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

a. Erwerb von Grund und Rechten. Die hier angeführte Summe entspricht den Angaben, die von der Gemeinde MuttENZ am 9. August d. J. gemacht wurden, dabei sind eingerechnet Fr. 5.000 für die Fertigung und Vormerkung der Grundstücke. Es muss hier allerdings ausdrücklich betont werden, dass die von der Grosszahl der GrundeigentüMern geforderten Preise viel zu hoch angesetzt sind. Vorläufig ist das meiste Land, das durch die Bahnanlage beansprucht wird, Kulturland und nicht Bauland. Es wird solches erst mit der Erstellung der Bahn. Der Mehrwert, den es dadurch gewinnt, darf unter keinen Umständen vorher schon in Berücksichtigung gezogen werden. Von einzelnen GrundeigentüMern wurde der Bodenpreis niedrig angesetzt, dafür aber die Inkonvenienzenentschädigung umso höher berechnet, sodass ein Missverhältnis zwischen diesen beiden Ansätzen entsteht. Ich bin überzeugt, dass bei einer Schätzung durch die eidg. Schätzungskommission niedrigere Ansätze angenommen würden. Für diese Schätzungen dienen in erster Linie die in der letzten Zeit vorgenommenen Landverkäufe der Umgebung als Grundlage, wobei bezahlte Liebhaberpreise unberücksichtigt bleiben.

b. Unterbau. Als Grundlage für diese Summe dienten die Angaben der Städt. Strassenbahnen in den Kostenvoranschlägen vom 9. Okt. 1916 und vom 19. September 1917. Um eine genaue Berechnung aufstellen zu können, müsste man die Details der Unterbauarbeiten kennen, (Erdbewegungen, Maurerarbeiten, Beschotterung etc.) wie sie bei der Anstellung der Berechnung vorlagen. Mit den mir zur Verfügung stehenden Grundlagen ist es nur möglich, die approximative prozentuale Preiserhöhung zu bestimmen. Diese rührt zur Hauptsache von der Steigerung der Arbeitslöhne und der Verminderung der Arbeitsleistung (Arbeitsunlust) her, welche gegenüber 1916 zusammen eine Erhöhung von mehr wie 100 % beträgt. Die hier aufgeführte Summe ist als eine rein approximative anzusehen.

c. Oberbau. Als Einheitspreis pro Tonne neue Schienen wurden Fr. 500.- angenommen, welcher Preis der heutigen Marktlage entspricht. Trotz Friedensschluss sind auf Eisen immer noch bedeutende Preisschwankungen vorhanden, sodass auch hier mit genauen Zahlen bis zu einem definitiven Schienenkaufabschluss nicht gerechnet werden kann. Der ml Geleise stellt sich verlegt auf ca. Fr. 53.-

d. Hochbau. In den Voranschlägen der Strassenbahnen ist diese Position nicht berücksichtigt. Ich erachte es aber als unerlässlich, dass an den Haupthaltstellen Wartehallen erstellt werden müssen. Es kann dem reisenden Publikum nicht zugemutet werden, bei Unwetter unter freiem Himmel auf den Zug zu warten, da die Zugfolge eben nicht eine so grosse ist wie in einer Stadt. Mit dem Betrag von Fr. 20,000 lassen sich die notwendigsten Vorkehren treffen.

e. Einrichtung für elektr. Zugförderung. Der hier angeführte Betrag basiert auf Preisen, wie sie gegenwärtig bei verschiedenen Bahnen, die die Elektrifikation durchführen, Gültigkeit haben.

Die Positionen von Rollmaterial, Mobiliar & Gerätschaften etc. sind nur pro Memoria aufgeführt. Für den Ausbau der ersten Teilstrecke haben sie keine Bedeutung.

III. Linienführung über "Neue Welt".

Die Linienführung über "Neue Welt" sieht den Anschluss an die Birseckbahn bei der Haltstelle "Neue Welt" vor. Von dort bis MuttENZ sind zwei Varianten ins Auge gefasst worden. Die eine als blosses Verbindungsstück zwischen "Neue Welt" und der Linie St. Jakob MuttENZ & die andere als unabhängige Linie "Neue Welt" via Baslerweg nach MuttENZ, wobei als Schlusstück die Dorfstrasse von MuttENZ benützt würde.

Die zweite Variante ist nach meiner Auffassung für die spätere Weiterführung der Ueberlandbahn derart ungünstig, dass sie ohne weiteres fallen gelassen werden sollte. Dagegen tritt die Variante I. in den Vordergrund und zwar nicht als Verbindungsstück zwischen der Birseckbahn und der Linie über St. Jakob wohl aber als eigene Linie.

Eine Linienführung über "Neue Welt" - Luzern nach Muttens bietet gegenüber der Linie über St. Jakob für eine spätere Ueberlandbahn ganz bedeutende Vorteile:

1. Die Ueberlandbahn könnte bis zur Ueberführung über den Rangierbahnhof Basel auf dem Bahnkörper der Birseckbahn in die Stadt geführt werden und hätte von dort nur mehr ca. 900 m. bis zum Aeschmplatz das in der Strasse verlegte Geleise der Strassenbahn zu befahren.
2. Die Ortschaften des alten Kantonsteiles würden durch die Ueberlandbahn direkt mit dem neuen Kantonsteil verbunden und somit an der Finanzierung der neuen Linie interessiert.
3. Zwischen Schänzli und Luzern soll vom Allg. Konsum-Verein Basel ein sogenanntes Freidorf erstellt werden. Beim Verlegen der Haltstelle an die Kurve bei Punkt 284 (Siegf. Karte 25000) ist die Linie über "Neue Welt" in unmittelbarer Nähe des Freidorfes gerückt. Der Konsumverein hat ein Interesse daran, dass sein Personal nicht den weitem Weg über St. Jakob Aeschmplatz zu nehmen hat, sondern über "Neue Welt" in nächster Nähe der Arbeitsstelle geführt wird.
4. Der Kanton Basel-Land hat ein Interesse daran, dass die bestehenden Bahnen, Birseckbahn und Basel-Aesch von der neuen Linie profitieren und nicht die Basler Strassenbahnen.

Die Linie über "Neue Welt" würde vorläufig auch nur ein-spurig erstellt; im Unterbau aber für Doppelspur ausgebaut. Nach dem spätem vollständigen Ausbau der gesamten Linie wäre nur das Zwischenstück von ca. 400 m. Länge der Birseckbahn von "Neue Welt" zur Haltstelle auf dem Ruchfeld ein-spurig, was die Leistungsfähigkeit der Linie in keiner Weise beeinträchtigen würde. Es müssten Sicherungsanlagen angebracht werden, damit nicht zwei Züge zugleich die Strecke in entgegengesetzter Richtung befahren könnten.

Der Nachteil der Linie über "Neue Welt" liegt hauptsächlich in der grösseren Strecke. Die Kehrlänge beträgt Aeschmplatz über "Neue Welt" nach Muttens ca. 1000 m. gegenüber der Linie über St. Jakob nach Muttens. Da aber die Bahn bis auf den

letzten km. in der Stadt Basel auf eigener Trace fährt, kann durch die erhöhte Geschwindigkeit die Fahrzeit beinahe ausgeglichen werden.

Ein weiterer Nachteil liegt in der kostspieligern Überbrückung des "Neu Welt" Teiches und der Birs.

Die Kosten der Linie über "Neue Welt" nach Muttenz sind infolge der Mehr-Länge der neu zu erstellenden Strecke (ca. 180 m.) etwas höher als für die Strecke über St. Jakob. Nach den nämlichen Ansätzen berechnet wie jene ergibt sich eine gesamte Bau-Länge von Fr. 740.000.--.

Trotz dieser Mehrkosten von rund Fr. 53.000 hält die Linie über "Neue Welt" den Vergleich mit derjenigen über St. Jakob m.E. sehr wohl aus. Es wird Sache der Behörden sein, zu entscheiden, welcher der beiden Linien der Vorzug gegeben werden soll.

Genehmigen Sie, hochgeehrte Herren, die Versicherung
meiner vorzüglichen Hochachtung:

sig. Braun, Ing.



museu...uttenz :



5/5

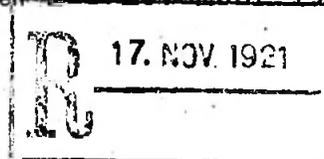


**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Basler Strassenbahnen.
Direktion.

Basel, den ~~16~~ November 1921.



Herrn Dr. W i r t h , Sekretär des Verwaltungsrates
der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn, LIESTAL.

Wir beehren uns Ihnen unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 25. Oktober und unsere Zuschrift vom 27. Oktober 1921 in der Beilage ein Exemplar des zwischen Ihrem Verwaltungsrat und unserer Verwaltung betreffend die Verpachtung Ihrer Bahnanlage unterm 3./5. Januar 1921 abgeschlossenen Vertrages zur gefl. Bedienung zu übersenden, nachdem derselbe sowohl durch den Regierungsrat als auch durch den Grossen Rat genehmigt worden und die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen ist.

Hochachtungsvoll

Verwaltung der
Kantonalen Strassenbahnen
Der Direktor:

Beilage erwähnt.



X museu...uttenz : < 5/5 >

T

**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Nr. 229.

=====



Liestal, den 18. Januar 1921.

DER REGIERUNGSRAT

DES KANTONS

BASEL-LANDSCHAFT

an

den Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn,

L i e s t a l .

=====

Hochgeachtete Herren !

Wir beehren uns, Ihnen Ihre freundliche Einladung zu der am 21. Januar nächsthin stattfindenden Eröffnungsfeier des Teilstückes St. Jakob-Muttenz bestens zu verdanken und Ihnen mitzuteilen, dass wir hiezu die Herren Regierungspräsident G. Bay, Regierungsrat Dr. A. Grieder und Landschreiber J. Haumüller abordnen werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

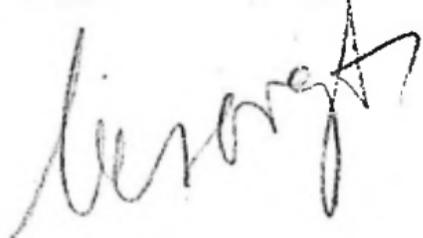
der Landschreiber:



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Nb. Wir ersuchen um baldgefl. Zusendung
des Prospektes betr. die Finanzierung der
Strecke Muttenz - Pratteln der Basellandschaft-
lichen Ueberlandbahn in einer Anzahl Exemplare.

16. Novbr.1921. Basler Strassenbahnen

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Kern', is written over the typed name 'Basler Strassenbahnen'. The signature is written in dark ink and is somewhat stylized.



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



Basel, den 4. Februar 1926.

Basler Straßenbahnen

Direktion



An den Verwaltungsrat der Basellandsch. Ueberlandbahn,

L I E S T A L .

Auf Ihre Zuschrift vom 1. Februar 1926 betr. zweispurigen Ausbau der Strecke zwischen Birsfelderstrasse und MuttENZ, beehren wir uns Ihnen folgendes zu antworten:

Die empfohlene Ergänzung der Doppelspur wäre zweifellos für den Betrieb vorteilhaft, aber mit dem Vorbehalt, dass das vorhandene, in diese Erweiterung einzubeziehende Abstellgeleise ersetzt würde. Die Länge der neu zu erstellenden Geleisestrecke beträgt nicht 500, sondern 650 m. und die daherigen Kosten sind mit Fr. 42.000.- anzuschlagen. Ein neues Abstellgeleise von 100 m. Länge im Anschluss an die Geleiseschleife würde mit dem nötigen Landerwerb (600 m² à Fr. 5.- = Fr. 3000.-) auf Fr. 11.000.- zu stehen kommen, der gesamte finanzielle Aufwand somit Fr. 53.000.- betragen.

Wir sind bereit, Ihnen genaue Pläne und Kostenvoranschläge auszuarbeiten und die Ausführung zu besorgen, dagegen erlauben wir uns Sie darauf aufmerksam zu machen, dass unsere Verwaltung eine Verzinsung des aufgewendeten Kapitals nicht übernehmen könnte, einmal weil wir diese Ausgabe bis auf weiteres nicht als absolut nötig erachten und weil unsere Ertragsrechnung der Ueberlandbahn schon übermässig hoch mit Kapitalzinsen belastet ist.

Hochachtungsvoll

Basler Strassenbahnen

Der Direktor:



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

R 16. OKT. 1922

Nr. 4254.
=====



Liestal, den 13. Oktober 1922.

DER REGIERUNGSRAT
DES KANTONS
BASEL-LANDSCHAFT

an

den Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn,

L i e s t a l .
=====

Hochgeachtete Herren!

Wir beehren uns, Ihnen Ihre freundliche Einladung zu der am 19. Oktober nächsthin stattfindenden Eröffnungsfeier des Teilstückes MuttENZ-Pratteln bestens zu verdanken und Ihnen mitzuteilen, dass wir gedenken, in corpore mit dem Landschreiber daran teilzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Namens des Regierungsrates,

der Vizepräsident:

der Landschreiber:

Basellandschaftliche Überlandbahn
Verwaltungsrat

Liestal, den 12. Oktober 1922.

*Wir gestatten uns hiemit, Sie zur Eröffnungsfeier des Teilstückes
MuttENZ-Pratteln der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn auf Don-
nerstag, den 19. Oktober 1922 nachmittags einzuladen.*

14 Uhr Abfahrt ab Tramstation MuttENZ nach Pratteln.

*Es würde uns freuen, wenn Sie unserer Einladung Folge leisten könnten.
Wir bitten Sie, Ihre Antwort möglichst umgehend an Herrn Dr. Wirth
in Liestal gelangen zu lassen. Bei Behörden bitten wir um Angabe der
Namen der Delegation.*

Wir begrüßen Sie mit

Hochachtung

Basellandschaftliche Ueberlandbahn

Dr. C. Tanner.

Wirth.

mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



Einweihungs-Feier

der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn
(Teilstück Muttenz - Pratteln)
Donnerstag, 19. Oktober 1922 in Pratteln

P

- 13.30 Uhr Abfahrt der Gemeindebehörde Pratteln
nach Muttenz zur Abholung der Gäste.
- 14.00 Uhr Rückfahrt nach Pratteln; dortselbst bei
der Haltestelle Begrüßung durch ein
Behördenmitglied und Gesangvortrag
durch die Schüler.
- 15.00 Uhr Zusammenkunft zum offiziellen Akt
im Gasthof zum Ochsen.



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



PROSPEKT

für das Teilstück MuttENZ-Pratteln

I. Allgemeines.

Am 22. Januar 1921 ist die Strecke Basel (St. Jakob)-MuttENZ der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn, welche den Basler Straßenbahnen verpachtet ist, dem Betrieb übergeben worden. Der Verwaltungsrat begann unmittelbar nach der Betriebseröffnung mit den Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn. Man entschied sich aus verschiedenen, insbesondere finanziellen Gründen, von der Strecke MuttENZ-Liestal zunächst nur wieder das Teilstück MuttENZ-Pratteln in Angriff zu nehmen.

Durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1921 wurde unserer Gesellschaft gestattet, die II. Sektion MuttENZ-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt in zwei Teilen auszuführen, nämlich:

- I. MuttENZ-Pratteln
- II. Pratteln-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt.

II. Bahnbau und Betrieb.

Wie schon beim ersten Teilstück soll der Unterbau MuttENZ-Pratteln auch von Anfang an für die Doppelspur gebaut werden, jedoch soll vorläufig nur eine einspurige Geleise-Anlage mit Ausweichgeleisen erstellt werden.

Das Tracé führt von MuttENZ am Fuße des Wartenberg entlang, südlich Lachmatthof vorbei, ziemlich geradlinig in das Dorf Pratteln. Haltestellen sind vorgesehen beim Rothausweg, Lachmatthof, Endstation beim Friedhof in Pratteln. Das Tracé weist eine Länge von 3,7 km auf, die Gesamtstrecke St. Jakob-Pratteln 6,5 km. Damit zwischen Friedhof und Buholz keine Bauten entstehen, die das zukünftige Tracé Pratteln-Liestal irgendwie beeinträchtigen könnten, so soll jetzt schon das notwendige Land bis zum Buholz erworben werden.

Der Betrieb der Strecke dürfte voraussichtlich bis auf weiteres auch wieder den Basler Straßenbahnen gegen angemessene Entschädigung verpachtet werden.

Die Bahn wird sich bestreben, die Taxen so niedrig als möglich zu halten.

III. Baukosten und Finanzierung.

Die eigentlichen Baukosten für die im Betriebe befindliche Strecke St. Jakob-MuttENZ (2,9 km) werden rund Fr. 860,000.— betragen. Dazu kommen für diverse Unkosten (Eidgen. Stempelsteuer, Vermittlungsprovisionen für die Kapitalbeschaffung und dergleichen) ca. 40,000.—, sodaß mit einer Gesamtaussumme von Fr. 900,000.— zu rechnen ist. Dieser Betrag wurde aufgebracht durch Fr. 600,000.— in Aktien und Fr. 280,000.— in Obligationen (letztere mit Zinsgarantie des Kantons Baselland und der beteiligten Gemeinden).

Für die neu zu bauende Strecke Muttenz-Pratteln (3,7 km) hat die Direktion der Basler Straßenbahnen einen Kostenvoranschlag von Fr. 758,000.— aufgestellt. Um gegen alle Eventualitäten geschützt zu sein, rechnen wir bei der Aufstellung unseres Finanzplanes mit einer Summe von Fr. 800,000.—, wobei wir uns bestreben werden, den Voranschlag der Basler Straßenbahnen nicht zu überschreiten.

Gemäß § 6 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen sind Fr. 260,000.— in Obligationen und Fr. 540,000.— in Aktien aufzubringen.

Vom Aktienkapital haben zu übernehmen:

der Kanton Baselland = 20% der Bausumme	Fr. 160,000.—
die Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal = 20%	
der Bausumme	„ 160,000.—
(der Verteiler ist durch den Landrat aufzustellen)	
durch öffentliche Subskriptionen sind aufzubringen:	
Aktien	„ 220,000.—
Notstands-Aktion bzw. Obligationen	„ 260,000.—
	<u>im Ganzen Fr. 800,000.—</u>

Das Aktienkapital würde sich zusammensetzen aus:

Prioritäts-Aktien

des Staates	Fr. 80,000.—
der Gemeinden	„ 80,000.—
der freien Subskription	„ 180,000.—
	<u>Fr. 340,000.—</u>

Stamm-Aktien

des Staates	Fr. 80,000.—
der Gemeinden	„ 80,000.—
der freien Subskription	„ 40,000.—
	<u>Fr. 200,000.—</u>
	Total Aktienkapital Fr. 540,000.—

Bezüglich der Rendite der Strecke Basel-Muttenz kann folgendes gesagt werden:

Der Betrieb ist den Basler Straßenbahnen verpachtet. Diese bezahlen der Gesellschaft einen jährlichen Pachtzins von 3% bis zum Ende des ersten vollen Betriebsjahres (1922), von 4% für das zweite volle Betriebsjahr und hierauf von 5% des Baukapitals. Pro 1921 ergibt die Pachtzinssumme rund Fr. 24,000.—. Davon finden 17,000.— Verwendung für die Verzinsung des Obligationen-Kapitals und der Rest für Unkosten und notwendige Abschreibungen. Wir hoffen, im zweiten vollen Betriebsjahre eine bescheidene Dividende auf das Prioritäts-Aktienkapital auswerfen zu können.

Die Rendite der Strecke Muttenz-Pratteln hängt auch wieder von der Höhe der Pachtzinssumme ab. Wir werden uns bestreben, für unsere Gesellschaft einen möglichst günstigen Pachtvertrag abzuschließen, sodaß wahrscheinlich im zweiten vollen Betriebsjahr mit der Auszahlung einer Dividende begonnen werden kann.

IV. Emission des Aktienkapitals.

Das gemäß obiger Aufstellung der freien Subskription verbleibende Aktienkapital von Fr. 180,000.— Prioritätsaktien und Fr. 40,000.— Stammaktien wird hiemit zu folgenden Bedingungen öffentlich aufgelegt:

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 200.— für jede Aktie von nominal Fr. 200.— lautend auf den Inhaber.
2. Der Bezugspreis von Fr. 200.— ist wie folgt einzuzahlen: 20% = Fr. 40.— bis 15. Januar 1922. Für den Rest sind ebenfalls Teilzahlungen vorgesehen. Der Verwaltungsrat der Ueberlandbahngesellschaft bestimmt die weiteren Zahlungsfristen.
3. Die Auflage beginnt am 20. November 1921 und dauert bis 20. Dezember 1921.
4. Als Zeichnungsstellen sind bestimmt:
 - a) Basellandschaftliche Kantonalbank in Liestal; ihre Filialen in Arlesheim, Binningen, Gelterkinden, Sissach, Waldenburg und ihre Agenturen in Birsfelden und Pratteln;
 - b) Basellandschaftliche Hypothekenbank in Liestal und ihre Filialen in Basel und Gelterkinden;
 - c) Schweiz. Bankgesellschaft Liestal;
 - d) Basler Kantonalbank in Basel.
5. Als Einzahlungsstellen sind bezeichnet die unter Ziffer 4 genannten Institute.
6. Gegen ihre Einzahlungen erhalten die Zeichner Interimsquittungen, gegen welche später, auf besondere Anzeige hin, die definitiven Titel bezogen werden können. Die Stempelgebühr übernimmt die Gesellschaft.

Liestal, den 10. November 1921.

Namens des Verwaltungsrates der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn:

Der leitende Ausschuß:

Der Präsident: Der Vicepräsident:
Dr. C. Tanner, Reg.-Rat. Dr. A. Veit-Gysin.

Der Sekretär:
Dr. Wirth.

Zeichnungsschein.

D..... Unterzeichnete..... zeichnet zu Emissionsbedingungen

Stück Prioritäts-Aktien Basellandschaftliche Ueberlandbahn

à Fr. 200.— nominal.

....., den

Unterschrift und genaue Adresse:

.....
.....



useu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Zwischen der

Verwaltung der Basler Strassenbahnen

vorbehältlich der Ratifizierung durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

einerseits

und der

Aktiengesellschaft der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn in Liestal

andererseits

ist folgender **Vertrag** abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage St. Jakob-Muttenz der Verwaltung der Basler Strassenbahnen. Diese übernimmt den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn vom 4. April 1914 resp. 22. Juni 1916 und bezahlt der Gesellschaft für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins von 3% bis zu Ende des ersten vollen Betriebsjahres, von 4% für das zweite volle Betriebsjahr und hierauf von 5% des Baukapitals, zahlbar in vierteljährlichen Raten, jeweilen auf Ende des Kalenderquartals.

§ 2.

Für die Stromlieferung für den Bahnbetrieb tritt die Verwaltung der Basler Strassenbahnen an Stelle der Ueberlandbahn in den von dieser mit der Genossenschaft Elektra Birseck abgeschlossenen Vertrag.

§ 3.

Die Pächterin äuffnet den Erneuerungsfonds, der von der Ueberlandbahn verwaltet wird. Für die Einlagen und Entnahmen aus dem Fonds sind die eidgenössischen Vorschriften und die Kontrolle des eidgenössischen Eisenbahndepartements massgebend.

§ 4.

Die Verpflichtung, welche die Verwaltung der Basler Strassenbahnen auf sich nimmt, umfasst den gesamten Betriebsdienst inkl. Stromlieferung, die Bahnpolizei, die Bahnbewachung, den Unterhalt der Bahn, die Stellung des Rollmaterials, die Versicherung des Personals, der Passagiere und Drittpersonen, die reglementarische Einlage in den Erneuerungsfonds und die Erledigung der Reklamationen, welche den Betrieb betreffen. In der Verpflichtung nicht inbegriffen sind allfällige Abgaben und Steuern für das Baukapital.

§ 5.

Hinsichtlich Tarif und Fahrplan wird die Strecke St. Jakob-Muttenz in das Netz der Basler Strassenbahnen einbezogen. Fahrplan und Tarif sind dem Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn jeweilen zur Anbringung von Wünschen zur Kenntnis zu bringen. Bei allfälligen Differenzen ist der Entscheid des Schweiz. Eisenbahndepartements massgebend.

§ 6.

Alle Einnahmen der Strecke gehören ausschliesslich der Verwaltung der Basler Strassenbahnen.

§ 7.

Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten zu Lasten des Baukontos werden durch die Basellandschaftliche Ueberlandbahn unter der Bauleitung der Basler Strassenbahnen ausgeführt.

§ 8.

Der Ueberlandbahn-Gesellschaft werden alljährlich rechtzeitig die Ausweise zur Aufstellung der Jahresrechnung nach den Vorschriften der eidgen. Aufsichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

§ 9.

Dieser Vertrag tritt am Tage der Betriebseröffnung der Strecke St. Jakob-Muttenz in Kraft und kann jeweilen auf Ende eines Kalenderjahres mit vorausgehender einjähriger Kündigung aufgelöst werden.

§ 10.

Die Entscheidung in Streitigkeiten fällt den ordentlichen Gerichten von Baselland und in höchster Instanz dem Bundesgericht zu.

§ 11.

Die Gesellschaft wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte für die Genehmigung dieses Vertrages durch die Bundesbehörden tun.

Liestal, den 3. Januar 1921.

Basel, den 5. Januar 1921.

Basellandschaftliche Ueberlandbahn:

Verwaltung der kantonalen Strassenbahnen:

Tanner.

Wirth.

Der Direktor:

Arnold Gysin.

Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt genehmigt

Basel, den 11. Januar 1921.

Der Vorsteher des Strassenbahnwesens:

Der Präsident:

Der Sekretär:

Hauser.

Brenner.

Dr. H. Matzinger.

Vom Grossen Rate genehmigt.

Basel, den 29. September 1921.

Namens des Grossen Rates:

Der Präsident:

Der I. Sekretär:

P. Ronus.

A. Glatz.



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



Basellandschaftliche Ueberlandbahn

Teilstück Muttenz - Pratteln

PRATTELN, den 22. November 1921.

P. P.

Die unterzeichnete Behörde übermittelt Ihnen hierdurch den

Prospekt mit Zeichnungsschein

für die Finanzierung der Weiterführung der Ueberlandbahn von Muttenz bis Pratteln. Indem wir dies tun, möchten wir Sie gleichzeitig ersuchen, Ihrerseits durch Zeichnung von Aktien das Möglichste dazu beizutragen, damit das Werk zustande kommt. Wir verhehlen uns keineswegs, daß wir mit dieser Anforderung in heutiger Zeit von unserer Einwohnerschaft ein Opfer verlangen. Die Entwicklung unserer Ortschaft mit ihren Begleiterscheinungen in verkehrspolitischer Hinsicht sind bei unserm Vorgehen nicht allein entscheidend, vielmehr ist es die Tatsache, daß durch die Ausführung dieses Bahnbaues der stetig zunehmenden großen Zahl von Arbeitslosen sichere und für jedermann mögliche Arbeit erschlossen wird. Hilfe daher jeder nach seinen Kräften, daß die durch Staat, Gemeinde und Private unumgänglich zu verausgebenden Unterstützungen an die Arbeitslosen für die letztern und die Geber nutzbringendere Verwendung finden.

Auch wollen wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß die baldige Ausführung der Bahn die bereits begonnenen Arbeiten der Feldregulierung wesentlich erleichtern wird.

Nur durch Anspannung aller finanziellen Kräfte wird die Ausführung des neuen Teilstückes der Ueberlandbahn möglich sein und möchten wir Sie bitten, sich vorgenannten Erwägungen nicht zu verschließen.

Sofern Sie nicht vorziehen, Ihren Zeichnungsschein bei einer der im Prospekt genannten Zeichnungstellen oder auf der Gemeindkanzlei Pratteln abzugeben, wird sich ein Mitglied der unterzeichneten Behörde erlauben, in der Zeit vom 15. bis 20. Dezember 1921 zur Entgegennahme des Zeichnungsscheines bei Ihnen vorzusprechen.

Hochachtungsvoll

Namens des Gemeinderates von Pratteln

Der Präsident: Der Gemeindeverwalter:

F. Dürr.

M. Wüthrich.



+

**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

+



Nachtrag zum Vertrag vom 3./5. Januar 1921

zwischen der

Basellandschaftlichen Ueberlandbahn und der Verwaltung der kantonalen
Strassenbahnen in Basel für den Betrieb der Teilstrecke Basel-Muttenz
der basellandschaftlichen Ueberlandbahn.

Zur Uebernahme des Betriebes der Strecke Muttenz-Pratteln der basellandschaftlichen Ueberlandbahn durch die kantonalen Strassenbahnen wird der am 3./5. Januar 1921 abgeschlossene Vertrag folgendermassen abgeändert:

§ 1 erhält folgende Fassung:

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage St. Jakob - Pratteln der Verwaltung der Basler Strassenbahnen. Diese übernimmt den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn vom 4. April 1914 resp. 22. Juni 1916 und bezahlt der Gesellschaft für die Benützung der Anlage für die einzelnen dem Betrieb übergebenen Teilstrecken je einen jährlichen Pachtzins von 3 % bis zu Ende des ersten vollen Betriebsjahres, von 4 % für das zweite volle Betriebsjahr und hierauf von 5 % des Baukapitals, zahlbar in vierteljährlichen Raten, jeweilen auf Ende des Kalenderquartals.

In den §§ 5 und 9 wird das Wort "Muttenz" durch "Pratteln" ersetzt.

Liestal, den 16. September 1922.

Basel, den 2. Septbr. 1922.

BASELLANDSCHAFTLICHE ÜBERLANDBAHN

D. G. Kistler

Witt

Verwaltung der
Kantonalen Strassenbahnen
Der Direktor:

Reuber

Basel, den 28. September 1922.

DER VORSTEHER DES STRASSENBAHNWESENS:

S. F. Hauser

Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt genehmigt

Basel, den 3. Oktober 1922

Der Präsident:

v. Lindebaum

Der Sekretär:

S. H. Meisinger

gefl. wenden!



X museu...uttenz : < 5/5 >



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Zwischen der

Verwaltung der Basler Strassenbahnen

vorbehältlich der Ratifizierung durch den Regierungsrat

des Kantons Basel- Stadt

einerseits

und der Aktiengesellschaft der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn

in Liestal

andererseits

ist folgender V e r t r a g abgeschlossen worden.

--00000--

§ . 1 .

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage St. Jakob- Muttenz der Verwaltung der Basler Strassenbahnen. Diese übernimmt den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn vom 4. April 1914 resp. 22. Juni 1916 und bezahlt der Gesellschaft für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins von 3 % bis zu Ende des ersten vollen Betriebsjahres, von 4 % für das zweite volle Betriebsjahr und hierauf von 5 % des Baukapitals, zahlbar in vierteljährlichen Raten, jeweilen auf Ende des Kalenderquartals.

§ . 2 .

Für die Stromlieferung für den Bahnbetrieb tritt die Verwaltung der Basler Strassenbahnen an Stelle der Ueberlandbahn in den von dieser mit der Genossenschaft Elektra Birseck abgeschlossenen Vertrag.

§ . 3 .

Die Pächterin kauft den Erneuerungsfond, der von der Ueberlandbahn verwaltet wird.

Für die Einlagen und Entnahmen auf dem Fonds sind die eidg. Vorschriften und die Kontrolle des eidg. Eisenbahndepartements massgebend.

§ . 4 .

Die Verpflichtung, welche die Verwaltung der Basler Strassenbahnen auf sich nimmt, umfasst den gesamten Betriebsdienst inkl. Stromlieferung, die Bahnpolizei, die Bahnbewachung, den Unterhalt der Bahn, die Stellung des Rollmaterials, die Versicherung des Personals, der Passagiere und Drittpersonen, die reglementarische Einlage in den Erneuerungsfonds und die Erledigung der Reklamationen, welche den Betrieb betreffen. In der Verpflichtung nicht inbegriffen sind allfällige Abgaben und Steuern für das Baukapital.

§ . 5 .

Hinsichtlich Tarif und Fahrplan wird die Strecke St. Jakob-Muttenz in das Netz der Basler Strassenbahnen einbezogen. Fahrplan und Tarif sind dem Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn jeweilen zur Anbringung von Wünschen zur Kenntnis zu bringen. Bei allfälligen Differenzen ist der Entscheid des schweiz. Eisenbahndepartements massgebend.

§ . 6 .

Alle Einnahmen der Strecke gehören ausschliesslich der Verwaltung der Basler Strassenbahnen.

§ . 7 .

Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten zu Lasten des Bankontos werden durch die Basellandschaftliche Ueberlandbahn unter der Bauleitung der Basler Strassenbahnen ausgeführt.

§ 8 .

Der Ueberlandbahn-Gesellschaft werden alljährlich rechtzeitig die Ausweise zur Aufstellung der Jahresrechnung nach den Vorschriften der eidg. Aufsichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

§ . 9 .

Dieser Vertrag tritt am Tage der Betriebseröffnung der Strecke St. Jakob-Muttenz in Kraft und kann jeweilen auf Ende eines Kalenderjahres mit vorausgehender einjähriger Kündigung aufgelöst werden.

§ . 10 .

Die Entscheidung in Streitigkeiten fällt den ordentlichen Gerichten von Baselland und in höchster Instanz dem Bundesgericht zu.

§ . 11 .

Die Gesellschaft wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte für die Genehmigung dieses Vertrags durch die Bundesbehörden tun.

L i e s t a l , den 3. Januar 1921.

Basellandschaftliche Oberlandbahn

Ranny Weiss

Haus

B a s e l , den 5. Januar 1921.

Vom Regierungsrat des Kantons
Basel-Stadt genehmigt

Basel, den 11. Januar 1921.

Der Präsident:

Brenny

Der Sekretär:

J. M. Matzinger

Verwaltung der
Kantonalen Strassenbahnen

Der Direktor:

Fewerhahn

Vom Grossen Rate genehmigt.

Basel, den 29. Sept. 1921

Namens des Grossen Rates

Der Präsident:

Müller

Der L. Sekretär:

A. G. Katz



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

BASELLANDSCHAFTL. UEBERLANDBAHN

Strecke St. Jakob-Muttenz

Plan N^o 2.

PROJECT-PLAN

Erstellung der Doppelspuranlage

zwischen Birsfelderstr. und Muttenz.

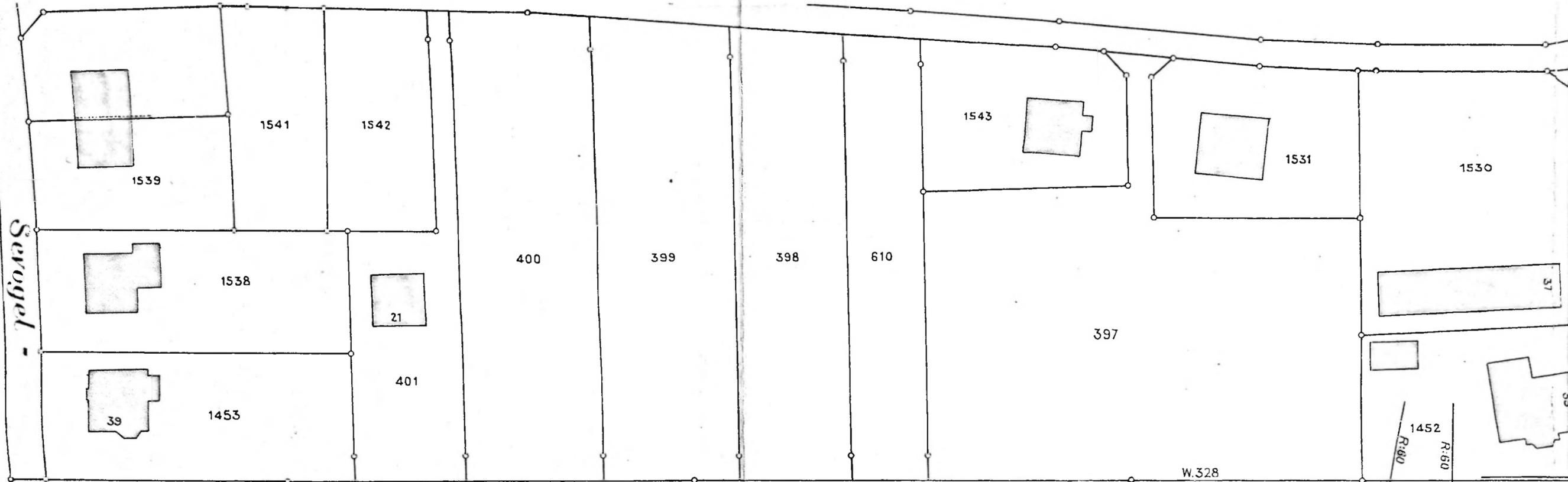
Bahnkm. 1,778 - 2,444.

SITUATIONSPLAN

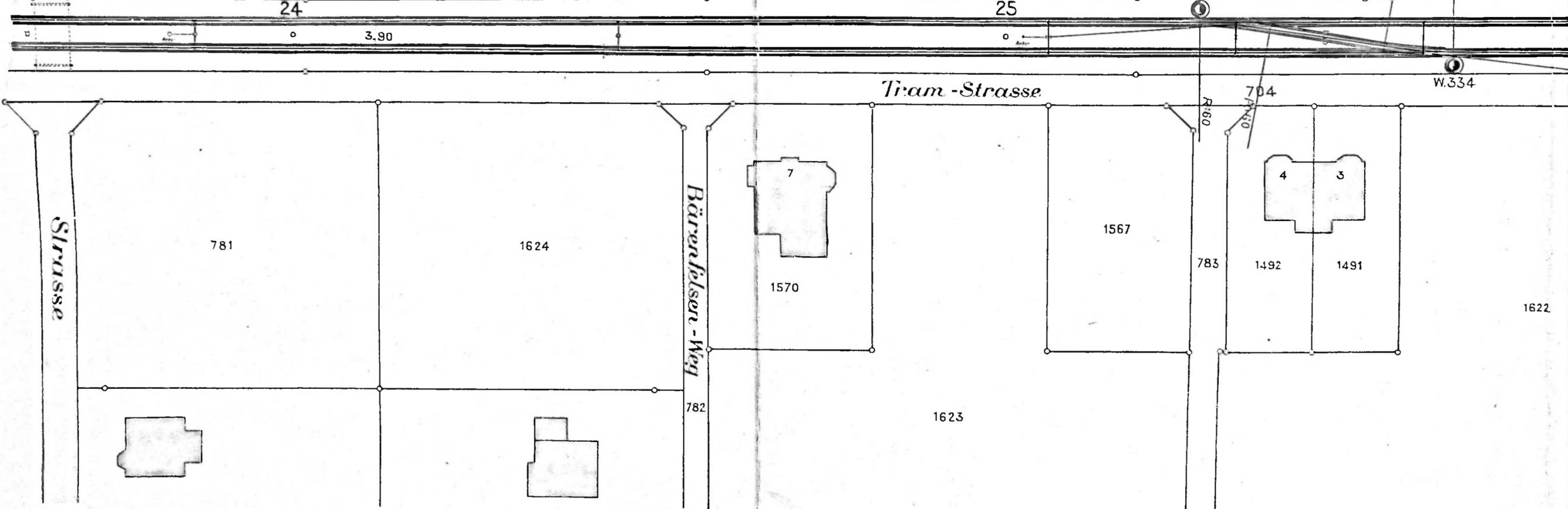
M. 1:500.

Liestal, 1931.

Sewage -



Tram - Strasse

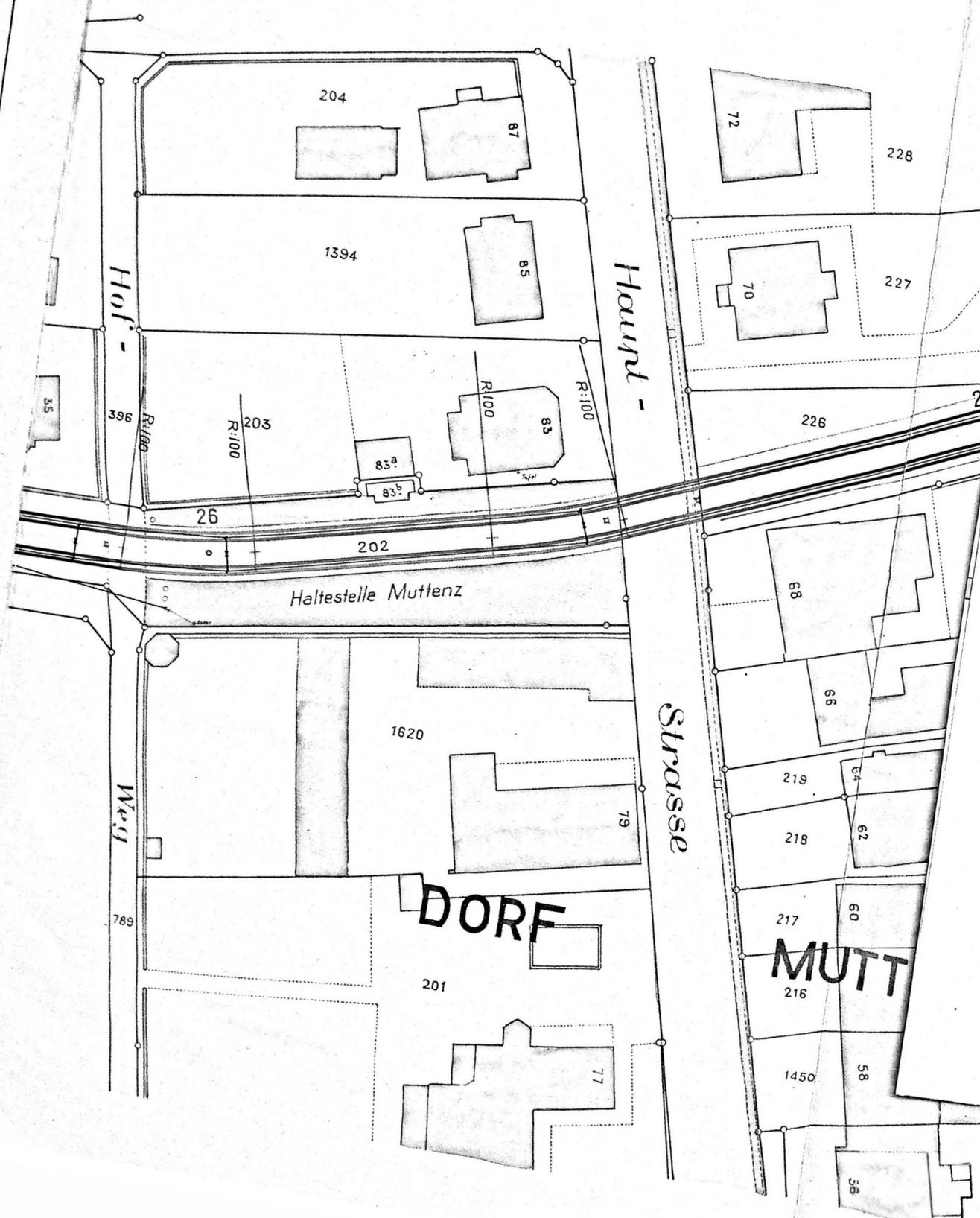


Strasse

Bärenfelsen - Weg

094

N



Projekt. Abstellgeleise Muttens.

DORF
MUTT

H.R. 26. FEBR. 31.

BASLER STADT-BAHNBÄHNEN

17. II. 1931

J. Graber



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

G U T A C H T E N

über den inneren Wert der vier basellandschaftlichen Vorortsbahnen

1. Auftrag

In Ausführung des uns am 6. Dezember 1971 mündlich erteilten Auftrages (siehe Bestätigung vom 15. Januar 1972) haben wir die Bilanzen der vier Vorortsbahnen BEB, BTB, BUeB und TBA einer eingehenden Analyse unterzogen. Als Hauptaufgabe der Untersuchungen war uns die Ermittlung des inneren Wertes der Aktien jeder einzelnen Bahn gestellt.

2. Erwägungen

Nach welchen Gesichtspunkten sollen die Aktien der genannten vier basellandschaftlichen Verkehrsbetriebe bewertet werden? Im allgemeinen Geschäftsverkehr bemisst sich der Wert einer Kaufsache nach dem in Aussicht stehenden Nutzen. Sollte dieser Grundsatz bei der Bewertung der Bahnaktien gelten, könnte bei keinem der vier Bahnunternehmen von einem wertmässigen Nutzen gesprochen werden. Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 sieht beim Rückkauf von Bahnunternehmungen durch die öffentliche Hand in Art. 77 als Erwerbspreis eine aufgrund des kommerziellen Wertes und des Bilanzwertes errechnete Entschädigung vor. Im Hinblick auf die derzeitigen und wohl auch für die absehbare Zukunft zu erwartenden defizitären Betriebsergebnisse fällt wie gesagt ein als Ertragswert zu verstehender kommerzieller Wert für die Bewertung ausser Betracht. Somit bleibt als Bemessungsgrundlage nach Gesetz einzig der Bilanzwert der Bahnanlagen. Er wird aus den Erstellungs- und Anschaffungskosten der Anlagen unter Abzug der gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungen errechnet. Zu dem so ermittelten Bilanzwert sind noch die stillen Reserven hinzuzurechnen. Diese liegen bei unsern vier Gesellschaften im wesent-

lichen in Grundstücken und Gebäuden, die für den Bahnbetrieb entbehrlich und deshalb nicht konzessionsbelastet sind. Daraus ergibt sich der eigentliche Substanzwert (vgl. Beilage I). Bei der Bewertung der die stille Reserve bildenden entbehrlichen Liegenschaften stützten wir uns auf Preisangaben massgeblicher Stellen, wobei wir mit unsern Ansätzen stets an der untern Grenze blieben.

Es ist klar, dass die Substanzwerte der vier Bahnen unterschiedlich ausfallen mussten, weil die Vermögenslagen der einzelnen Unternehmungen wesentlich voneinander abweichen. Nach unserer Auffassung dürfte der sorgfältig und objektiv errechnete Substanzwert der einzelnen Bahnaktien Ihrer Offertstellung für den Erwerb der Aktien aus privater Hand als massgebliche Grundlage dienen.

Wir sind uns bewusst, dass für eine feiner ausgewogene Bewertung der Aktien weitere Komponenten herangezogen werden könnten, doch scheinen uns alle andern Verfahrensarten problematisch. Der Entscheid für die Festsetzung des Kaufpreises der im privaten Besitz befindlichen Aktien würde Ihnen dadurch kaum erleichtert.

Der Vollständigkeit halber müssen wir noch darauf hinweisen, dass nur eine Liquidationsbilanz den absolut richtigen Wert der Aktien ergäbe. Diese Berechnungen müssten auf dem effektiven Liquidationswert der Bilanzaktiven basieren. Das heisst, dass aus dem Erlös des Areals, der Gebäulichkeiten, der Fahrzeuge sowie von Schrott und Altmaterial sämtliche Schulden zurückbezahlt würden. Der verbleibende Ueberschuss würde die nominellen Werte der Aktienkapitalien bei allen vier Bahnen weit übersteigen. Der um das Zwanzig- bis Fünzigfache gestiegene Bodenwert allein liefert den Beweis für den beträchtlich über dem Nominalwert liegenden Substanzwert. Wenn auch diese Betrachtungsweise wegen der Konzessionspflicht mehr theoretischer Natur ist, kann deren Richtigkeit kaum angezweifelt werden.

3. Uebernahmepreis

Wir haben verschiedene Varianten für mögliche Uebernahmepreise durchgerechnet (vgl. Beilagen II und III), nämlich:

Variante I: zum Nennwert

Jeder Aktionär bekommt den Nominalwert, der bei sämtlichen Unternehmen wesentlich unter dem Substanzwert liegt.

Kaufpreis ca. Fr. 1 675 000

Variante II: zum Substanzwert

Dieser entspricht dem inneren Wert per Ende Dezember 1970. Seine relativ beachtliche Höhe ist zur Hauptsache auf die Landpreise des freien Areals zurückzuführen.

Kaufpreis ca. Fr. 2 621 000

Variante III: zum reduzierten Substanzwert

A: $3/4$ des Substanzwertes

Kaufpreis ca. Fr. 1 964 000

B: $2/3$ des Substanzwertes

Kaufpreis ca. Fr. 1 749 000

C: $1/2$ des Substanzwertes

Kaufpreis ca. Fr. 1 312 000

Erläuterungen zu obigen Varianten

I Diesen Preis halten wir nicht für angemessen, ja sogar für fragwürdig, da er der wirklichen Vermögenslage der einzelnen Unternehmungen nicht Rechnung trägt und keine Differenzierung aufweist.

II Als Grundlage für die Berechnung des Uebernahmepreises kann nach unserer Auffassung nur der Substanzwert in Frage kommen. Auf diese Weise ist es möglich, die erheblichen Differenzen

zwischen den vier Unternehmungen hinsichtlich der Vermögenslage zu berücksichtigen.

III Falls nicht der volle Substanzwert für die Berechnung des Uebernahmepreises in Frage kommt, muss ein bestimmter Prozentsatz nach Ermessen des Käufers festgesetzt werden. Dabei würde wohl zweckmässigerweise ein runder Ansatz gewählt werden; deshalb haben wir die Varianten $3/4$, $2/3$ und $1/2$ durchgerechnet.

Wir machen noch darauf aufmerksam, dass sich die Berechnungen des Gesamt-Kaufpreises auf die Anzahl der sich in Privatbesitz befindlichen Aktien beziehen. Die betreffenden Angaben erhielten wir von den vier Bahnverwaltungen. Nicht eingeschlossen sind somit die Aktien im Besitze von Einwohner- und Bürgergemeinden sowie selbstverständlich jene im Besitze des Kantons.

4. Schlussbemerkungen

Wir glauben, den uns erteilten Auftrag nach bestem Wissen und Gewissen ausgeführt zu haben. Je mehr man sich in die ganze Materie vertieft, umso mehr wird man sich der Tatsache bewusst, dass eine für alle Teile befriedigende Lösung ausserordentlich schwierig ist. Unsere Tabellen beruhen auf eingehenden Untersuchungen. Von Anfang an und in allen Belangen stützten wir uns nur auf Realitäten, weshalb nach unserer Auffassung die Berechnungen den Tatsachen entsprechen dürften. Von grosser Auswirkung sind die zutage getretenen stillen Reserven, die sich fast ausschliesslich beim freien Areal manifestieren. Einzig die BUeB weist namhafte offene Reserven auf, entstanden aus zurückbehaltenen frühern Gewinnen, zum Teil auch aus Landabtretungen. Nochmals weisen wir darauf hin, dass die zugrunde gelegten Bodenpreise an der untern Grenze liegen. Von den Bahnverwaltungen wurden uns zum Teil wesentlich höhere Preise genannt. Unsere Ansätze basieren auf Angaben verantwortlicher Gemeindestellen, wobei durchwegs betont niedrigere

Preise gemeldet wurden, als die in letzter Zeit in jenen Lagen bezahlten.

Die immateriellen Werte (Goodwill) haben wir in keiner Weise mitberücksichtigt, was auch nicht in unsern Aufgabenkreis fiel. Dass diese aber volkswirtschaftlich hoch zu veranschlagen sind, kann kaum bestritten werden. Als Träger des öffentlichen Verkehrs sind die vier Vorortsbahnen für den Staat von einem den Substanzwert weit übersteigenden Wert.

Der Vollständigkeit halber möchten wir noch auf eine weitere Möglichkeit, die Privataktionäre angemessen zu entschädigen, hinweisen: Es könnte auch erwogen werden, den privaten Aktionären eine Dividende auszurichten unter Belassung der Besitzverhältnisse. Diese Praxis wenden die Hamburger Verkehrsbetriebe bzw. der Hamburger Verkehrsverbund an. Finanziell wäre die Belastung für den Staat ungefähr die gleiche wie bei einem Ankauf der in privatem Besitz befindlichen Aktien, da in diesem Fall die zu beschaffenden Mittel ja ebenfalls verzinst werden müssen.

V E R F A H R E N für den Aktienkauf

Für die Durchführung der Ankaufstransaktion stellen wir Ihnen unsere Dienste gerne zur Verfügung. Dabei möchten wir Ihnen folgendes Verfahren vorschlagen:

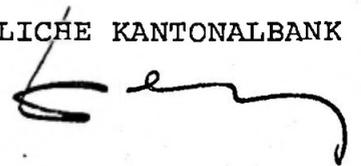
Die von Ihnen festgesetzten Uebnahmepreise werden vorerst den Verwaltungsräten der betroffenen Unternehmen zur Kenntnis gebracht. Hierauf erfolgt die Bekanntmachung Ihres Uebnahmeangebotes an die privaten Aktionäre durch Inserate in der Tagespresse und den hiefür in Betracht kommenden lokalen Wochenzeitungen. Die Aktionäre, die das Angebot annehmen wollen, sind darin einzuladen, ihre Aktien innert einer angemessenen Frist gegen Vergütung des Uebnahmepreises bei einer unserer Geschäftsstellen einzureichen.

Selbstverständlich werden wir auch die uns bekannten Aktionäre durch ein persönliches Schreiben auf das Uebernahmeangebot aufmerksam machen und ihnen die Annahme empfehlen. Ueberdies werden wir die übrigen Banken der Region, von denen wir vermuten können, dass sie solche Aktien in Verwaltung haben, um die Weiterleitung der Kaufsofferte an ihre Kunden ersuchen.

Für unsere Bemühungen zur Abwicklung der Aktienkäufe würden wir die in der Courtagekonvention der Schweizerischen Effektenbörsen festgesetzte Kommission von 1 % des Uebernahmepreises berechnen. Ausserdem ist die eidgenössische Umsatzabgabe von 0,30 % sowie bei Käufen auf dem Platz Basel die dort übliche kantonale Börsengebühr von 0,10 % zu entrichten. Da die Vergütung des Uebernahmepreises an die Aktionäre nach unserer Meinung ohne jeden Abzug erfolgen sollte, würden Kommission und Gebühren sowie Insertionskosten und allfällige weitere damit verbundene Spesen zu Lasten der Staatskasse fallen.

Für den Fall, dass die erforderliche Genehmigung der Aktienübernahme seitens des Landrates im Zeitpunkt der Durchführung noch nicht vorliegen sollte, sind wir auch bereit, die Aktienkäufe vorerst treuhänderisch für den Kanton vorzunehmen. Die entsprechenden Treuhandkonti wären - gleichbleibende Verhältnisse vorbehalten - bis auf weiteres zu 5½ % zu verzinsen.

BASELLANDSCHAFTLICHE KANTONALBANK



Liestal, 26. Januar 1972

Ermittlung der Substanzwerte

	<u>BEB</u>	<u>BTB</u>	<u>BUEB</u>	<u>TBA</u>	<u>Total</u>
	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr
<u>Eigenkapital</u>					
Aktienkapital	4 000 000	6 750 000	1 140 000	1 210 000	13 100 000
Offene Reserven	277 327	242 750	692 000	178 000	1 390 077
Stille Reserven (entbehrliche Grundstücke & Liegenschaften)	1 400 000	2 600 000	500 000	1 000 000	5 500 000
Gewinnvortrag	-	-	57 543	4 915	62 458
	<u>5 677 327</u>	<u>9 592 750</u>	<u>2 389 543</u>	<u>2 392 915</u>	<u>20 052 535</u>
abzüglich					
Verlustvortrag	20 060	898 253	-	-	918 313
Abschreibungsnachholbedarf	-	500 000	-	-	500 000
Netto / Total	<u>5 657 267</u>	<u>8 194 497</u>	<u>2 389 543</u>	<u>2 392 915</u>	<u>18 634 222</u>
Substanzwert in % des Aktienkapitals	141,43	121,40	209,60	197,76	142,24

Vorstehende Berechnungen erfolgten aufgrund der in den Jahresberichten veröffentlichten Bilanzen sowie gestützt auf Angaben der betreffenden Bahnverwaltungen über stille Reserven und Abschreibungsnachholbedarf.

		<u>BEB</u>	<u>BTB</u>	<u>BUeB</u>	<u>TBA</u>	<u>Durchschnitt</u>
Substanzwert der Aktien gemäss Tabelle I	%	141,43	121,40	209,60	197,76	142,24
Substanzwert pro Aktie	Fr	282.86	303.50	419.20	197.76	
Nennwert pro Aktie	Fr	200.--	250.--	200.--	100.--	
Mögliche Gestaltung des Uebernahmepreises :						
Var. I	Nennwert	Fr	200.--	250.--	200.--	100.--
Var. II	Substanzwert	Fr *	283.--	304.--	420.--	198.--
Var. IIIa	3/4 des Substanzwerts	Fr *	212.--	228.--	315.--	148.--
	IIIb. 2/3 des Substanzwerts	Fr *	189.--	203.--	280.--	132.--
	IIIc 1/2 des Substanzwerts	Fr *	142.--	152.--	210.--	99.--

* gerundete Beträge

Kapitalbedarf für die
Abfindung der Privataktionäre
nach Varianten I - III

	<u>BEB</u>	<u>BTB</u>	<u>BUeB</u>	<u>TBA</u>	<u>Total</u>
Anzahl Aktien in Privatbesitz (ohne Einwohner- und Bürger- gemeinden)	3 268 <i>+ 140*</i> <u>3 408</u>	1 938	1 855	1 656	
	Fr	Fr	Fr	Fr	Fr
Kosten nach Variante I	653 600	484 500	371 000	165 600	1 674 700
" " " II	924 844	589 152	779 100	327 888	2 620 984
" " " III a	692 816	441 864	584 325	245 088	1 964 093
" " " III b	617 652	393 414	519 400	218 592	1 749 058
" " " III c	464 056	294 576	389 550	163 944	1 312 126

* - Bürgergemeinde Mündenseln



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Vertrag

zwischen

den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt

betreffend

die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

(Vom 14. September 1971 / 5. April 1972)

Art. 1

Defizitbeteiligung

1. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt grundsätzlich $\frac{2}{3}$ aller nicht durch Betriebs- oder andere Einnahmen gedeckten finanziellen Aufwendungen, die den Basler Verkehrs-Betrieben aus dem Umstand erwachsen, daß sie Linien auf basellandschaftlichem Gebiet betreiben.
2. Die finanziellen Leistungen des Kantons Basel-Landschaft an die Basler Verkehrs-Betriebe werden in der Form
 - a) von Abgeltungsbeiträgen à fonds perdu für gemeinwirtschaftliche Leistungen,
 - b) von Beiträgen à fonds perdu an die jährlichen Betriebsdefizite erbracht.
3. Maßgebend für die Ermittlung der Betriebsergebnisse sind die von den Basler Verkehrs-Betrieben jährlich für die basellandschaftlichen Linien separat zu erstellenden Betriebsrechnungen. Die Betriebsrechnungen haben die diesen Linien anrechenbaren Erträge und Aufwendungen, einschließlich Abschreibungen und Kapitalkosten, vollständig zu erfassen.
4. Allfällige Überschüsse sind künftigen Fehlbeträgen anzurechnen.

Art. 2

Betrieb auf den basellandschaftlichen Strecken

Die Basler Verkehrs-Betriebe halten den Betrieb im Rahmen der für das Gesamtnetz gegebenen personellen und technischen Voraussetzungen aufrecht.

Art. 3

Zuständigkeit und Kompetenzen der Behörden des Kantons Basel-Landschaft

1. Die in Art. 1 genannten finanziellen Leistungen werden durch die zuständigen Organe des Kantons Basel-Landschaft beschlossen.
2. Beschlüsse der Basler Verkehrs-Betriebe, die den Tarif der auf basellandschaftlichem Gebiet betriebenen Linien betreffen, bedürfen der Genehmigung des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft.
Beschlüsse, die den Fahrplan auf diesen Linien betreffen, bedürfen der Genehmigung der Baudirektion.

Art. 4

Paritätische Kommission

1. Als ständiges konsultatives Organ zur Behandlung aller die Vertragspartner gemeinsam betreffenden Fragen, die sich aus dem Vollzug dieses Vertrags stellen, besteht eine Paritätische Kommission.
2. Die Paritätische BVB-Kommission zählt sechs Mitglieder, die je zur Hälfte von den beiden Kantonsregierungen bezeichnet werden. Die Regierung von Basel-Stadt entsendet drei Vertreter in die Kommission, die Regierung von Basel-Landschaft zwei Vertreter der Baudirektion und einen Gemeinde-Vertreter.
3. Die Paritätische BVB-Kommission konstituiert sich selbst und bezeichnet im Turnus ihren Präsidenten. Dieser gibt im Falle von Stimmengleichheit den Entscheid.
Der Kommission steht es frei, weitere Fachleute mit beratender Stimme beizuziehen und einen Sekretär zu ernennen.
4. Die Paritätische BVB-Kommission hat insbesondere folgende Aufgaben:
 - a) Sie überprüft die vom Kanton Basel-Landschaft zu übernehmenden finanziellen Leistungen aufgrund der von den Basler Verkehrs-Betrieben vorgelegten Betriebs-, Bau- und Abschreibungsrechnungen. Sie unterbreitet der Baudirektion des Kantons Basel-Landschaft einen entsprechenden Bericht und stellt Antrag.
 - b) Sie nimmt Stellung zu allen baulichen, tarifarischen und dauernden betrieblichen Maßnahmen, die die auf basellandschaftlichem Gebiet verkehrenden Linien der Basler Verkehrs-Betriebe betreffen, und unterbreitet den zuständigen Instanzen Bericht und Antrag.

- c) Sie kann auch von sich aus zu Fragen aus ihrem Aufgabenbereich Stellung beziehen und entsprechende Anträge unterbreiten.
5. Entscheidet die Paritätische BVB-Kommission nicht einstimmig, so sind die verschiedenen Auffassungen in der Berichterstattung anzuführen. Zudem kann die Kommissionsminderheit ihre Auffassung in einem separaten Bericht begründen.

Art. 5

Verkehrsverbund

Die Vertragspartner verpflichten sich, zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf regionaler Basis einen Verkehrsverbund anzustreben.

Art. 6

Schlußbestimmungen

1. Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er kann von einem der beiden Vertragspartner unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von drei Jahren auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.
2. Bei Streitigkeiten über die Auslegung und die Anwendung dieses Vertrags, die sich nicht auf dem Verhandlungsweg zwischen den beiden Kantonsregierungen beilegen lassen, entscheidet endgültig ein vom Eidg. Amt für Verkehr zu bezeichnender Sachverständiger.
3. Dieser Vertrag tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1970 in Wirksamkeit.
4. Dieser Vertrag tritt nach der Genehmigung durch den Großen Rat des Kantons Basel-Stadt und durch den Landrat des Kantons Basellandschaft in Kraft. Er ist für beide Parteien je dreifach ausgefertigt.

Basel, den 14. September 1971

Im Namen des Regierungsrates
des Kantons Basel-Stadt

der Präsident:
M. Wullschlegler

der Staatsschreiber:
Dr. R. Frei

Liestal, den 5. April 1972

Im Namen des Regierungsrates
des Kantons Basel-Landschaft
der Präsident: *P. Manz* der Landschreiber: *Dr. G. Schmied*

Vom Großen Rat in der Sitzung vom 15. Juni 1972 genehmigt.

Basel, den 15. Juni 1972

Im Namen des Großen Rates
der Präsident: *Dr. H. R. Schmid* der I. Sekretär: *F. Heini*

Vom Landrat in der Sitzung vom 21. August 1972 genehmigt.

Liestal, den 21. August 1972

Im Namen des Landrates
der Präsident: *E. Riesen* der 2. Landschreiber: *Guggisberg*



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



757

DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT
AN DEN LANDRAT

über die Fusion der Vorortsbahngesellschaften und die
Gründung der Baselland Transport AG

(Vom 17. September 1974)

I. Ausgangslage

Gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die basellandschaftlichen Vorortsbahnen gebaut. Wie anfänglich bei den nationalen Bahngesellschaften, erfolgte auch hier der Bahnbau fast ausschliesslich mit privatem Kapital. Bis zum Inkrafttreten des basellandschaftlichen Verkehrsgesetzes im Jahre 1958 wurden die Verkehrsunternehmungen vom Staat finanziell kaum unterstützt. Man war froh, dass die Investitionen für den öffentlichen Verkehr durch Private finanziert wurden. Die Verkehrsunternehmungen konnten während der ersten Dezennien, dank guter Frequenzen, bescheidene Dividenden ausschütten. Seit dem zweiten Weltkrieg verschlechterte sich die finanzielle Lage der Verkehrsunternehmungen rasch. Ursache waren Rückgänge oder Stagnation der Frequenzen infolge des überaus starken Aufkommens des Automobils sowie starke Kostensteigerungen und Tarifauflagen. Nur dank der öffentlichen Beiträge, die aufgrund des kantonalen Verkehrsgesetzes und des eidgenössischen Eisenbahngesetzes ausbezahlt wurden, konnten die Unternehmungen Betriebsfehlbeträge abdecken oder sogar kleine Ueberschüsse ausweisen. Die notwendigen technischen Sanierungen mussten grösstenteils mit Mitteln der öffentlichen Hand realisiert werden; privates

Kapital stand infolge der schlechten Ertragslage der Verkehrsbetriebe kaum mehr zur Verfügung.

Weil ein Teil der für die technischen Verbesserungen zur Verfügung gestellten Mittel gegen die Abgabe von Aktien erfolgte, kam der Kanton zusammen mit Gemeinden, dem Bund und den Nachbarkantonen sukzessive in den Besitz der Bahngesellschaften. Im Jahre 1972 beschloss der Landrat zudem, die restlichen noch in privatem Eigentum befindlichen Aktien der Birsigthalbahn, der Birseckbahn, der Trambahngesellschaft Basel-Aesch und der basellandschaftlichen Ueberlandbahn durch den Kanton aufkaufen zu lassen und bewilligte hierfür mit Beschluss vom 21. August 1972 einen Kredit von Fr. 1 145 000.--.

Diese Aktion führte dazu, dass sich die vier Vorortsbahngesellschaften heute praktisch vollständig im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Die Eigentumsanteile der verschiedenen öffentlichen Körperschaften sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

<u>Bahngesellschaften</u>	<u>Eigentumsanteile (%)</u>						
	Bund	BL	BS	SO	Gmden BL	Gmden SO	Private
Birsigthalbahn AG (AK Fr. 6 750 000)	31,1	25,3	11,8	15,1	14,7	0,5	1,5
Birseckbahn AG (AK Fr. 4 000 000)	-	61,6	0,8	3,6	28,4	2,5	3,1
Trambahngesellschaft Basel-Aesch AG (AK Fr. 1 210 000)	-	56,0	7,7	-	33,9	-	2,4
Basellandschaftliche Ueberlandbahn AG (AK Fr. 1 140 000)	-	60,9	8,8	-	26,9	-	3,4
Alle Bahngesellschaften (AK Fr. 13 100 000)	16,0	42,3	7,8	8,9	21,8	1,0	2,2

Der Kauf der Privataktien durch den Kanton Basellandschaft wurde als Vorbereitung und Voraussetzung zur Fusion der Vorortsbahngesellschaften beschlossen. Man wollte dem privaten Kapital, dank dem seinerzeit der Bau der Vorortsbahnen überhaupt möglich war, vor der Durchführung der geplanten Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs eine loyale Möglichkeit zum Aussteigen aus den Bahnaktien bieten.

Dieser Zusammenschluss der basellandschaftlichen Verkehrsunternehmungen zur "Baselland Transport AG" (BLT) ist eine für die Verwirklichung des neuen Konzeptes für den regionalen öffentlichen Verkehr notwendige Massnahme. Sie bildet Gegenstand dieses Berichtes. Obwohl die Fusion der Bahngesellschaften, die alle die privatrechtliche Gesellschaftsform der Aktiengesellschaft haben, an sich nicht der Zustimmung des Landrates bedürfte, ist der Regierungsrat der Meinung, dass diese Massnahme infolge der grossen und wachsenden Bedeutung des öffentlichen Verkehrs einer möglichst frühzeitigen parlamentarischen Diskussion bedarf.

Im folgenden sollen zuerst die Notwendigkeit der Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs begründet und anschliessend deren Konzept und Realisierung dargestellt werden.

II. Organisatorische Mängel im öffentlichen Verkehr

Eine Bestandesaufnahme, die im Rahmen der Vorarbeiten zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbunds durchgeführt wurde, ergab im wesentlichen folgende Mängel in der heutigen Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel:

- Tarife

Das Tarifwesen ist stark zersplittert. Tarifhöhe und Tarifbildungsgrundsätze der einzelnen Unternehmungen weichen

stark voneinander ab. Je nach Verkehrsverbindung bzw. Unternehmung werden sehr unterschiedliche Fahrpreise verlangt. Beispielsweise kostet die 18,7 km lange Strecke Riehen - Aesch Fr. 1.-- oder 5,3 Rp/km während für die praktisch gleich lange Strecke Liestal - Langenbruck Fr. 5.40 oder 28,4 Rp/km entrichtet werden muss.

- Fahrplankoordination

Die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsbetriebe sind nur zum Teil aufeinander abgestimmt. Vor allem in den verkehrsschwachen Zeiten, insbesondere abends, müssen die Fahrgäste beim Umsteigen lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

- Verkehrsleistungsangebot

Obwohl Beispiele auch in unserer Region zeigen, dass bei den Leistungen des öffentlichen Verkehrs zwischen Angebot und Nachfrage nach einer gewissen Anlaufzeit ein direkter Zusammenhang besteht, waren und sind einige der Verkehrsunternehmungen nicht zu Verbesserungen ihrer Leistungen zu bewegen. Die Folge ist ein weiteres Absinken des Anteils des öffentlichen Verkehrs und eine entsprechende Zunahme des Individualverkehrs. Verschiedene Gebiete des Kantons Basellandschaft werden nach 2000 Uhr überhaupt nicht mehr durch ein öffentliches Verkehrsmittel bedient.

- Verwaltung

Vor allem die Verwaltungen der kleineren Verkehrsunternehmungen sind in personeller Hinsicht sowohl quantitativ als oft auch qualitativ unterbesetzt. Die Unternehmungen sind zum Teil finanziell nicht in der Lage, einen Mitarbeiterstab aus qualifizierten Fachkräften verschiedener Richtungen zu tragen, abgesehen davon, dass dieser arbeitsmässig kaum sinnvoll ausgelastet werden könnte.

- Zusammenarbeit

Neben der fehlenden tarifarischen Zusammenarbeit, die -

vom einzelwirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet - noch verständlich ist, lässt auch die betriebliche und technische Zusammenarbeit gerade zwischen den kleineren Unternehmungen (wo sie am nötigsten wäre) zu wünschen übrig.

III. Neuorganisation

Diese Mängel lassen sich mit einer Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs eliminieren oder doch zumindest stark mildern. Natürlich genügen organisatorische Massnahmen allein nicht, um die dringend notwendige Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Dazu sind auch sehr grosse Kapitalinvestitionen notwendig. Eine effiziente Organisation ist aber eine wichtige Voraussetzung zur optimalen Ausnützung der heutigen und zukünftigen Verkehrsinfrastruktur. Organisatorische Massnahmen haben dazu den grossen Vorteil, dass sie - verglichen mit den jahre-, oft jahrzehntelangen Ausreifungszeiten von Infrastrukturprojekten - rasch realisiert werden können und wenig kosten.

Massnahmen drängen sich wegen ihrer grossen Bedeutung als Verkehrsträger insbesondere bei den Vorortsbahnen auf. (Die vier Bahngesellschaften weisen einen Anteil von rund 90 % an den Beförderungsfällen aller basellandschaftlichen Verkehrsbetriebe auf.) Ein Zusammenschluss ist bei diesen Unternehmungen auf der anderen Seite besonders leicht zu bewerkstelligen.

IV. Konzept

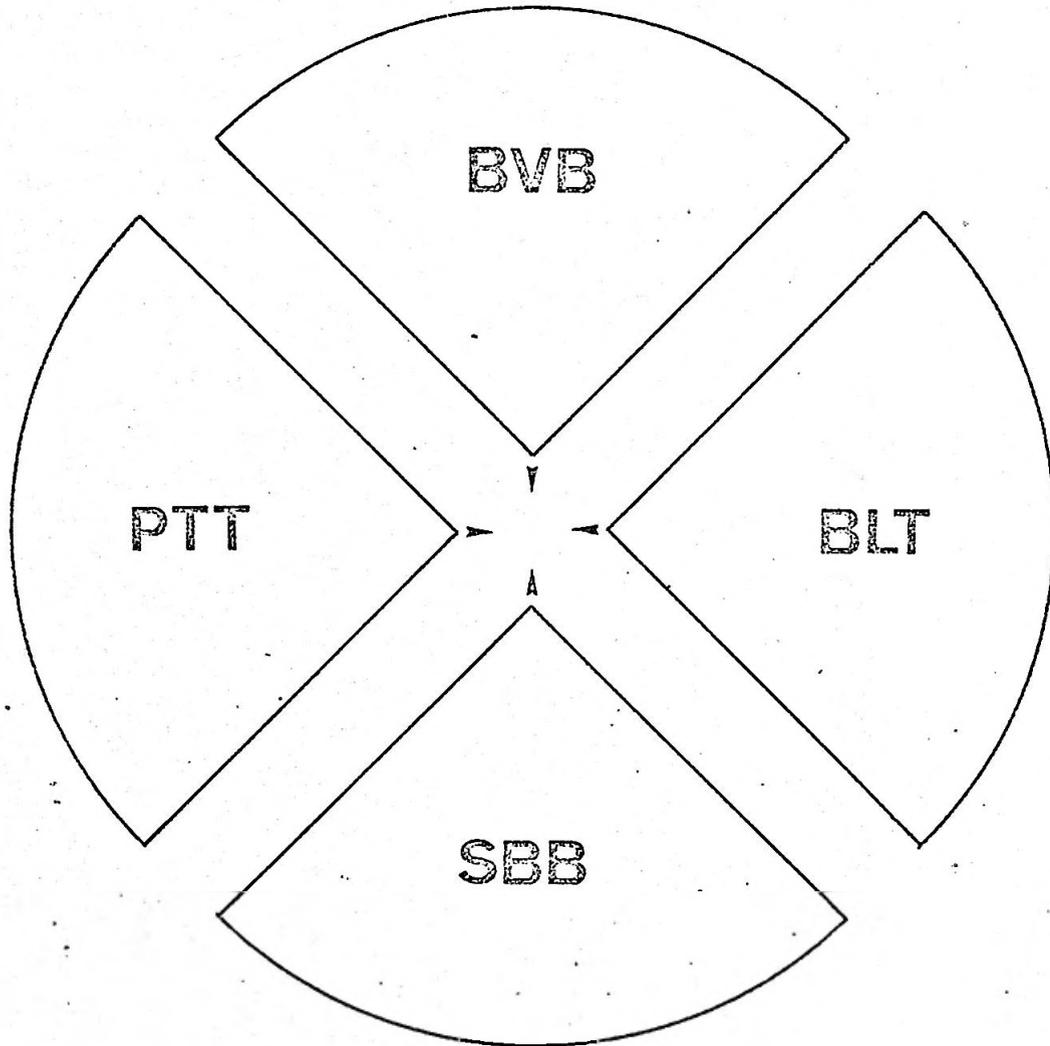
Das Konzept der Neuorganisation des regionalen öffentlichen Verkehrs sieht ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen auf zwei Ebenen vor:

Auf regionaler Ebene soll schrittweise ein Verkehrsverbund verwirklicht werden. Dessen hervorstechende Merkmale

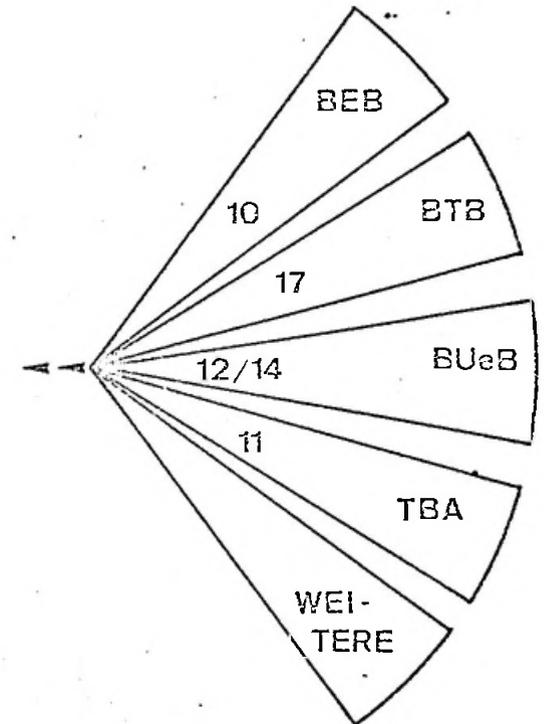
sind ein für alle Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmungen gültiger gemeinsamer Tarif auf der einen Seite und ein innerhalb der ganzen Region koordiniertes und harmonisiertes Angebot an Verkehrsleistungen auf der anderen Seite.

Auf kantonaler Ebene soll im Kanton Basel-Landschaft ein Zusammenschluss von konzessionierten Verkehrsunternehmungen zur Baselland Transport durchgeführt werden. Mit dieser Konzentration können einerseits die Voraussetzungen für den späteren regionalen Verkehrsverbund geschaffen werden. Die bei ausländischen Verbundsystemen gemachten Erfahrungen haben nämlich gezeigt, dass die Zahl der an einem Verkehrsverbund beteiligten Unternehmungen nicht zu gross sein sollte, weil sonst die Willensbildung im Verbund zu stark erschwert wird. Andererseits ermöglicht die Konzentration der basellandschaftlichen Verkehrsunternehmungen die Durchsetzung einer zielgerichteten, koordinierten und effizienten Verkehrsplanung und -politik wie sie für die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs notwendig ist. Die Voraussetzungen hierfür sind heute bei der grossen Zahl von immer noch 10 im Kanton operierenden Verkehrsunternehmungen (ohne BVB, SBB und PTT-Betriebe) mit den sich zwangsläufig ergebenden Informations- und Koordinationsschwierigkeiten nicht gegeben. Auch die andern der vorhin genannten heutigen Mängel des öffentlichen Verkehrs auf tarifarischem Gebiet und im Bereich der technischen und betrieblichen Zusammenarbeit können durch die geplante Konzentration zumindest verbessert werden. Hinzu kommt, dass für die im unteren Kantonsteil geplanten Tangential-Buslinien ein geeigneter Träger heute fehlt und deshalb geschaffen werden muss. Der Zusammenhang zwischen Baselland Transport und regionalen Verkehrsverbund wird durch die nebenstehende graphische Darstellung verdeutlicht.

VERKEHRSVERBUND REGION BASEL



BASELLAND TRANSPORT



V. Regionaler Verkehrsverbund

Für die Verwirklichung eines Verkehrsverbundes in der Region Basel haben die Behörden der Regionalplanungsorganisation bereits im Jahre 1972 grundsätzlich grünes Licht gegeben. Eine Absichtserklärung für den Verkehrsverbund findet sich auch im Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend die Basler Verkehrs-Betriebe (Art. 5), der ebenfalls 1972 von den beiden Kantonsparlamenten genehmigt worden ist. In seinem Genehmigungsbeschluss hat der Landrat ausserdem den Regierungsrat beauftragt, "die Bestrebungen zur Herbeiführung eines regionalen Verkehrsverbundes dringlich fortzuführen" (Ziff. 2).

Inzwischen ist einerseits das seinerzeit vorgelegte Konzept weiterbearbeitet worden. Es wurden u.a. verschiedene Varianten für den regionalen Verbundtarif ausgearbeitet. Auf der andern Seite ist im Sinne eines pragmatischen, schrittweisen Vorgehens bereits ab 1. Januar 1975 die Tarifgemeinschaft zwischen den Basler Verkehrs-Betrieben und der Birseckbahn beschlossen worden. Der geplante Abschluss von Betriebsverträgen zwischen der zu gründenden Baselland Transport und den Busunternehmungen wird schon bald eine weitere Vereinheitlichung der Tarife bzw. Ausdehnung des Verbundtarifs ermöglichen. In einer anschliessenden Phase soll die Birsigthalbahn in einen gemeinsamen Tarif einbezogen werden. Alle diese weiteren Schritte erfordern aber ein grundsätzliches Einverständnis aller Partner über die Ausgestaltung des zukünftigen Verbundtarifs. Deshalb wird gegenwärtig intensiv an diesem Tarif und an den anderen Fragen des Verkehrsverbundes - insbesondere Einnahmenaufteilung und Organisation - gearbeitet.

VI. Fusion der Vorortbahngesellschaften und Gründung der Baselland Transport AG

1. Ziele

Wie bereits erwähnt, soll bei den basellandschaftlichen Verkehrsunternehmungen eine Konzentration in der Form eines Zusammenschlusses der wichtigsten Betriebe durchgeführt werden. Ausserdem soll neben diesem Zusammenschluss die Zusammenarbeit unter den Verkehrsunternehmen durch den Abschluss von Betriebsverträgen mit der Baselland Transport gefördert und instituiert werden.

Neben der verbesserten Ausgangslage für die Realisierung des regionalen Tarif- und Verkehrsverbundes können damit vor allem folgende Ziele erreicht werden:

- Einsparungen durch den in einem grösseren Betrieb möglichen rationelleren Einsatz des Personals, der Fahrzeuge und der übrigen Betriebsmittel.
- Attraktivere Diensteteilungen für das Personal (u.a. Fünftagewoche). In einem Betrieb mit grösserem Personalbestand ist es dank grösserer Flexibilität wesentlich leichter, regelmässige Diensteteilungen über längere Perioden für einen grossen Teil des Personals zu realisieren.
- Möglichkeit zur sinnvollen Spezialisierung des Verwaltungs- und Werkstättepersonals. Auch hier sind die Voraussetzungen nur in einem grösseren Betrieb gegeben.
- Vermeidung von Doppelspurigkeiten. Es ist beispielsweise wenig sinnvoll, dass man sich bei einer allgemeinen Tarifierung in jedem einzelnen Verkehrsbetrieb vom Sachbearbeiter bis zum Verwaltungsrat getrennt mit den damit zusammenhängenden Fragen beschäftigt.
- Verbesserung der Geschäftsführung durch Straffung der Organisation. Anstelle mehrerer Verwaltungsräte

und Geschäftsleitungen nur je eines dieser Gremien.

- Durch die straffere und effizientere Organisation des öffentlichen Verkehrs wird die Aufsicht durch die kantonalen Behörden erleichtert und die Stellung des basellandschaftlichen öffentlichen Verkehrs nach aussen verbessert.

2. Ausmass der Fusion

Der Zusammenschluss soll sich auf die vier Vorortsbahngesellschaften beschränken. Der ursprünglich vorgesehene Einbezug der Autobus AG Liestal mittels der vorübergehenden Uebernahme dieser Gesellschaft durch den Kanton, kam als Folge des gegen den Uebernahmebeschluss des Landrates ergriffenen Referendums nicht zustande. In welcher Form sich die Zusammenarbeit zwischen Baselland Transport und Autobus AG inskünftig gestalten wird, ist heute noch offen. Es sei in diesem Zusammenhang auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage von Dr. Liselotte Witschi vom 25. März 1974 verwiesen.

3. Automobilunternehmungen

Die übrigen basellandschaftlichen Automobilunternehmungen (Automobilgenossenschaft Reigoldswil, Automobilgesellschaft Sissach - Eptingen, E. Sägesser, Wintersingen) werden als selbständige Unternehmungen bestehen bleiben. Ihre Zusammenarbeit mit der Baselland Transport soll im Einvernehmen mit der eidgenössischen Aufsichtsbehörde und deren Regionalisierungskonzept ab Anfang 1976 durch langfristige Betriebsverträge geregelt werden. Diese Verträge sehen vor, dass die Konzessionen an die BLT übergehen und diese ihrerseits die Automobilunternehmungen mit der Betriebsführung beauftragt. Diese Lösung - die übrigens dem Verhältnis zwischen den PTT-Betrieben und deren Autohalter entspricht - hat den Vorteil, dass einerseits eine zentrale Lenkung des Leistungsangebots (Tarif, Fahrplan) möglich ist und dass andererseits

gewisse kostenmässige Vorteile der heutigen Betriebsform erhalten bleiben können.

Alle diese Busunternehmungen haben nämlich Nebengeschäfte, in welchen sie ihre Betriebsmittel, die allein durch den Kursbetrieb nicht voll ausgelastet wären, ebenfalls einsetzen können. Dadurch kann ein Teil der Kosten, die sonst ebenfalls vom Kursbetrieb zu tragen wären, diesen Nebengeschäften angelastet werden.

Diese Lösung eignet sich allerdings nur für relativ schwach frequentierte, eher peripher gelegene Kursstrecken, wo die volle Auslastung der Betriebsmittel durch den Kursbetrieb nicht gewährleistet ist bzw. wo die Distanzen zu zentralen Betriebseinrichtungen und damit die kostenmässig ins Gewicht fallenden Leerfahrten zu gross sind. Nicht geeignet ist die Verbindung von Kursbetrieb und kommerziellem Reiseverkehr für den eigentlichen Agglomerationsverkehr, wie es beispielsweise die geplanten neuen Buslinien in Stadtnähe sein werden. Diese Verkehre weisen eine lange Betriebszeit, ein relativ dichtes Netz und kurze Intervalle sowie verhältnismässig kurze Haltestellenabstände auf. Dadurch können erstens die erforderlichen Betriebsmittel voll durch den Kursbetrieb ausgelastet werden und zweitens sind hier Fahrzeuge erforderlich, die sich nicht für den kommerziellen Reiseverkehr eignen.

4. Fusion und Gründung der BLT

Der Zusammenschluss der vier Bahngesellschaften ist zweckmässigerweise so durchzuführen, dass sie sich durch Fusion gemäss Art. 748 OR zu einer einzigen Gesellschaft in der Weise verschmelzen, dass die Birsigthalbahn AG als Gesellschaft mit dem grössten Aktienkapital die übrigen drei Gesellschaften übernimmt. Die Uebernahme erfolgt mit Aktiven und Passiven aufgrund eines Fusionsvertrags und der bereinigten

Uebernahmebilanzen. Der Entwurf des Fusionsvertrags liegt vor.

Nach der Durchführung der Fusion, die von allen Gesellschaften an ausserordentlichen Generalversammlungen beschlossen werden muss, wird aus der Birsigthalbahn AG die Baselland Transport AG mit neuen Statuten entstehen. Damit ist die Gründung der BLT abgeschlossen.

VII. Rechtsform

Verschiedene Rechtsformen sind bezüglich ihrer Eignung für die Baselland Transport untersucht worden. Als am besten geeignet erschienen bald die Aktiengesellschaft und die öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit.

Der Regierungsrat hat sich aufgrund des Vorschlages einer internen Arbeitsgruppe für die Aktiengesellschaft entschieden. Obwohl die Form der öffentlich-rechtlichen Anstalt gewisse steuerliche Vorteile aufweist, die allerdings bei einem Verkehrsbetrieb der öffentlichen Hand, der kaum Reingewinne abwerfen dürfte, keine grosse Bedeutung haben, fiel die Wahl doch auf die Aktiengesellschaft. Diese hat vor allem den entscheidenden Vorteil, dass einerseits das Aktienrecht die Mitbestimmung einfach und klar regelt (Stimmkraft als Funktion der Kapitalbeteiligung) und dass andererseits der Prozess der Willensbildung wesentlich einfacher und rascher ist. Diese Vorteile dürfen bei einer Unternehmung, an der neben verschiedenen Kantonen auch der Bund und eine grosse Zahl von Gemeinden beteiligt sind, nicht unterschätzt werden. Mit der Rechtsform der Aktiengesellschaft kann auch die Realisierungsphase der Baselland Transport wesentlich einfacher und rascher gestaltet werden. Bei einer öffentlich-rechtlichen Anstalt müssten zuerst gesetzliche Grundlagen geschaffen

werden, und dies nicht nur im Kanton Basel-Landschaft, sondern auch in den Kantonen Solothurn und Basel-Stadt.

VIII. Organisation und Unternehmungsziele

1. Verwaltungsrat

Aus der Rechtsform der Aktiengesellschaft ergeben sich die Organe der Unternehmungsspitze zwingend. Der Verwaltungsrat soll eine Grösse aufweisen, die einerseits für eine effiziente Abwicklung der Geschäfte Gewähr bietet, die aber andererseits eine angemessene Vertretung aller an der Unternehmung beteiligten - insbesondere auch der Gemeinden - ermöglicht. Bei einem vorerst aus 21 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat und einem siebenköpfigen Ausschuss können diese Anforderungen erfüllt werden.

Für den Verwaltungsrat wird folgende Zusammensetzung vorgeschlagen:

<u>Kanton Baselland</u>	<u>6 - 7 Sitze</u>
davon	(einschliesslich Präsidium)
1 Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrs- kommission	
1 Vertreter der Basel- landschaftlichen Kantonal- bank	
<u>Gemeinden Baselland</u>	<u>5 Sitze</u>
<u>Bund</u>	<u>1 - 2 Sitze</u>

<u>Kanton Basel-Stadt</u>	<u>3 Sitze</u>
<u>Kanton Solothurn</u>	<u>3 Sitze</u>
<u>Personalvertreter</u>	<u>2 Sitze</u>
Total	<u>21 Sitze</u> =====

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates-Ausschusses ergäbe sich sinngemäss aus Präsident, Vizepräsident und je einem Vertreter des Bundes, der Kantone und der basellandschaftlichen Gemeinden.

2. Organisationsmodell

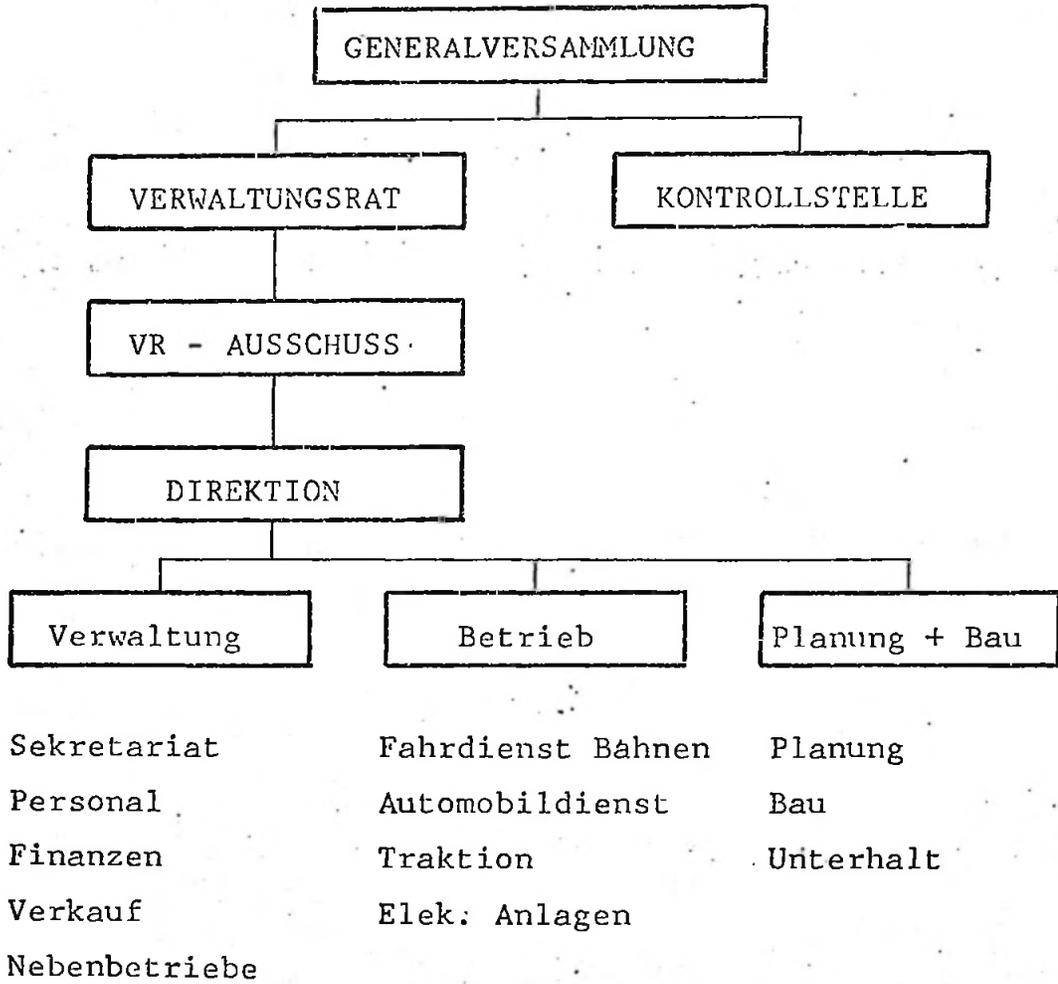
Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der Baudirektion, Justizdirektion, Finanzdirektion und der Direktion BTB/BEB untersuchte mit Beihilfe eines betriebswissenschaftlichen Instituts eine ganze Reihe von möglichen Organisationsformen für die Baselland Transport. In einer Auswahl von mehr geographisch oder mehr funktionell gegliederten Modellen hat sich schliesslich die hier dargestellte Variante als die beste herausgeschält. Von wesentlicher Bedeutung bei der Variantenwahl war, dass die Organisationsstruktur den heutigen Gegebenheiten entspricht, dass sie aber gleichzeitig die nötige Flexibilität bezüglich der für die Zukunft vorausschaubaren Aufgaben aufweist und bereits auf den geplanten Verkehrsverbund abgestimmt ist.

3. Staatliche Kontrolle

Für die notwendige staatliche Kontrolle und politische Mitbestimmung kann bei der vorgesehenen Organisation der BLT in zweierlei Hinsicht gesorgt werden.

Einmal hat die öffentliche Hand aufgrund der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung in allen wesentlichen Fragen des öffentlichen Verkehrs eine sehr weitgehende Kontrolle über die Verkehrsunternehmungen. Auf kantonaler Ebene soll diese Kontrolle mit dem neuen Verkehrsgesetz (vgl. Schlussbemerkungen) noch wesentlich verstärkt werden, indem

ORGANIGRAMM DER BASELLAND TRANSPORT AG



der Landrat über die Bewilligung von Subventionen direkten Einfluss auf die Budgets der Verkehrsunternehmungen nehmen und nicht - wie es aufgrund des heutigen Verkehrsgesetzes geschieht - erst im Nachhinein für bereits getätigte Ausgaben Beiträge bewilligen kann.

Zum zweiten schlägt der Regierungsrat vor, dass ein Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrskommission im Verwaltungsrat der BLT Einsitz nimmt und auf diese Weise die direkte Verbindung zwischen der zuständigen landrätlichen Kommission und dem Entscheidungsgremium der Baselland Transport geschaffen wird. Eine weitere Kontrolle bestände darin, dass die landrätliche Finanzkommission eines ihrer Mitglieder in die Kontrollstelle der BLT entsendet.

4. Unternehmungsziele

Die Unternehmungsziele der Baselland Transport sind generell im Zweckartikel der Statuten formuliert. Wesentlich ist, dass

- das Primat der kantonalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik für die BLT gilt,
- die BLT verpflichtet ist, alle geeigneten Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen,
- die BLT die Tarife innerhalb ihres Einflussbereichs vereinheitlicht und den Beitritt zum geplanten regionalen Tarif- und Verkehrsverbund anstrebt,
- die BLT im gesamten Unternehmungsbereich eine intensive Zusammenarbeit mit den Basler Verkehrs-Betrieben anstrebt,
- die BLT innerhalb der ihr gesetzten tarif- und verkehrspolitischen Grenzen zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet ist.

IX. Grösse und Wachstum der BLT

Die Baselland Transport, bestehend aus den vier ehemaligen Bahngesellschaften im unteren Kantonsteil und dem Autobusbetrieb der Birsigthalbahn, wird einen Anteil von rund 90 % der Beförderungsfälle des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft aufweisen. Der auf die jetzigen Busunternehmungen entfallende Verkehr soll, wie erwähnt, weiterhin von diesen Betrieben geführt werden. Die BLT wird aber im Einvernehmen mit dem Eidg. Amt für Verkehr ab 1976 Inhaberin der Konzessionen werden und mittels der abzuschliessenden Betriebsverträge für die notwendige Tarif- und Fahrplankoordination und Zusammenarbeit unter den Automobilbetrieben zu sorgen haben. Bei der Waldenburgerbahn drängt sich infolge ihrer Lage abseits der übrigen kantonalen Bahnunternehmungen und ihrer technischer Besonderheiten eine Integration in die BLT in Form der Fusion nicht unmittelbar auf. Selbstverständlich wird auch mit dieser Bahn eine möglichst weitgehende Zusammenarbeit in bezug auf Tarif, Fahrplan und Betrieb angestrebt. Das weitere Wachstum der BLT wird sich vor allem mit der Eröffnung der geplanten Buslinien - hauptsächlich im unteren Kantonsteil (Tangentiallinie Allschwil - Schweizerhalle, Querverbindung Biel-Benken - Arlesheim usw.) - ergeben. Wahrscheinlich kann auch später der Betrieb auf den heute an die Basler Verkehrs-Betriebe verpachteten Linien Basel - Aesch und Basel - Pratteln durch die BLT übernommen werden.

X. Finanzielle Aspekte

Mit der Gründung der Baselland Transport AG entstehen Kosten, die sich wie folgt untergliedern lassen:

- Kosten für den Kauf der sich noch in privater Hand

befindenden Aktien der Vorortsbahngesellschaften.

Zu diesem Zweck hat der Landrat bereits 1972 einen Kredit von knapp 1,2 Millionen Franken bewilligt. Die Aktion konnte mit Erfolg durchgeführt werden.

- Eigentliche Gründungs- bzw. Fusionskosten (Stempelabgabe, Gebühren) in der Höhe von rund Fr. 150 000.--. Diese Kosten werden von den Bahnunternehmungen selbst getragen und belasten den Staat also nicht.

Aus der Fusion der Vorortsbahnen und der Gründung der BLT fallen somit unmittelbar keine weiteren Kosten für den Staat an.

Was die Folgekosten der Gründung der BLT anbelangt, können folgende Angaben gemacht werden:

Der Gesamtaufwand der Baselland Transport AG wird sich nur unwesentlich vom zusammengezählten Aufwand der vier heutigen Bahngesellschaften unterscheiden. Auf der einen Seite sind durch die Fusion Rationalisierungen und damit Einsparungen möglich. Beispielsweise lassen sich allein durch die Zusammenlegung der Verwaltungsbehörden jährlich ca. Fr. 100 000.-- einsparen. Auf der andern Seite sind im Kader - vor allem im technischen Bereich - einige Ergänzungen vorzunehmen. Dies ist eine Folge davon, dass bei der BEB und BTB im Hinblick auf die Fusion mit der Wiederbesetzung freier Stellen und der Schaffung von neuen Stellen seit etwa zwei Jahren zugewartet worden ist. Diese wenigen zusätzlichen Stellen, die auf den gesamten Personalaufwand bezogen unbedeutend sind, müssen zur Erhaltung und Verbesserung der Leistungsqualität der Bahn unbedingt rasch besetzt werden. Es könnte damit auch ohne Fusion nicht mehr zugewartet werden, wobei allerdings das Kader in einer zusammengelegten Verwaltung wesentlich effizienter und sinnvoller eingesetzt werden kann.

Mit anderen Worten sollen also die sich aus der Fusion ergebenden Rationalisierungsgewinne in erster Linie zur Leistungsverbesserung genutzt werden. Mit dem gleichen Einsatz an Mitteln soll die Organisationsstruktur verbessert werden. Diese Verbesserung ist für die Erfüllung der neuen und wichtigen Aufgaben, die auf den öffentlichen Verkehr zukommen, ein unbedingtes Erfordernis. Darin liegt primär der Sinn und Zweck der Gründung der Baselland Transport AG.

Auf der Ertragsseite sind allein durch die Tatsache der Fusion der vier Bahngesellschaften zur BLT keine Aenderungen zu erwarten. Insbesondere werden alle Bundessubventionen in der bisherigen Höhe ausbezahlt werden.

Zu erwähnen bleibt noch, dass es die Rechtsform einer Aktiengesellschaft der BLT ohne weiteres ermöglicht, auf dem Anleihsenweg mit einer Staatsgarantie selbständig Kapital zu beschaffen.

Deutlich sei darauf hingewiesen, dass Kosten, die allgemein für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs aufzuwenden sind, nichts mit der Gründung der Baselland Transport zu tun haben. Zu nennen sind: Kosten für bauliche Sanierungsmaßnahmen, für Rollmaterialbeschaffungen, für die Eröffnung neuer Linien, vermehrte öffentliche Beiträge im Zusammenhang mit der Einführung eines regionalen Verbundtarifs usw. Allen derartigen Ausgaben muss jeweils ein Landratsbeschluss zugrundeliegen. Die Entscheidungsfreiheit des Parlamentes wird also nicht tangiert. Obwohl also die Gründung der BLT die geplanten Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in keiner Weise präjudiziert, muss doch festgestellt werden, dass die Durchführung derartiger Massnahmen bei der Baselland Transport AG in weit besserer Masse als bei der gegenwärtigen Organisation gewährleistet ist.

XI. Realisierung

Die Vorarbeiten zur Fusion der Vorortsbahngesellschaften und zur Gründung der Baselland Transport AG sind praktisch abgeschlossen. Insbesondere liegen die Fusionsverträge, die Fusionsbilanzen per 31. Dezember 1973 und die neuen Statuten der BLT vor. Ebenso besteht Klarheit über die Grobstruktur von deren Organisation.

Bereits haben sich auch die zuständigen Stellen der Kantone Basel-Stadt und Solothurn sowie das Eidg. Amt für Verkehr grundsätzlich positiv zum Projekt Baselland Transport geäußert. Parallel zur Behandlung des vorliegenden Berichtes im Landrat soll mit den Nachbarkantonen, dem Bund und den Verwaltungsräten der Bahngesellschaften der Fusionsvertrag endgültig bereinigt werden, damit unmittelbar nach Abschluss der Beratungen zu diesem Bericht die notwendigen ausserordentlichen Generalversammlungen durchgeführt werden können und der Zusammenschluss vollzogen wird. Die Fusion muss aus formaljuristischen Gründen vor Ende 1974 vollzogen werden. Sollte dieses Datum nicht eingehalten werden können, müssten neue Fusionsbilanzen per Ende 1974 erstellt werden.

Die Durchführung der Fusion wird dadurch erleichtert, dass die Birsigthalbahn und die Birseckbahn bereits eine gemeinsame Direktion haben und die Zusammenarbeit zwischen diesen Gesellschaften seit jeher sehr eng war. Seit einiger Zeit befinden sich auch die Direktion und die Verwaltungen dieser beiden Bahnen in gemeinsamen Räumlichkeiten in Münchenstein. Dadurch war es möglich, bereits einige Vorkehrungen im Hinblick auf die Fusion zu treffen. Eine personalpolitische Erleichterung stellt die Tatsache dar, dass die Trambahngesellschaft Basel-Aesch und die Basellandschaftliche Ueberlandbahn über kein eigenes ständiges Personal

verfügen. Im übrigen hat man auch bereits seit einiger Zeit bei der BTB und BEB durch das Treffen bzw. Unterlassen von personellen Dispositionen versucht, allfällige negative Auswirkungen der Fusion im personellen Bereich zu vermeiden. Das Personal beider Gesellschaften ist bereits ausführlich über die geplante Fusion informiert worden.

Im organisatorischen und technischen Bereich sollten die nach dem rechtlichen Vollzug der Fusion zu treffenden Vereinheitlichungsmassnahmen innerhalb eines Jahres durchgeführt werden können.

XII. Schlussbemerkungen

1. Neues Verkehrsgesetz

Parallel zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbunds und zur Gründung der Baselland Transport wird zur Zeit ein neues kantonales Verkehrsgesetz ausgearbeitet. Ein verwaltungsinterner Entwurf liegt vor. Das neue Gesetz wird das geltende Verkehrsgesetz aus dem Jahre 1958 und ebenfalls das Strassengesetz von 1916 ersetzen und in einem nach modernen Gesichtspunkten konzipierten, das gesamte Verkehrswesen umfassenden Erlass vereinigen. Das neue Verkehrsgesetz, dessen Entwurf Anfang 1975 vorgelegt werden soll, wird u.a. die rechtlichen Grundlagen für den regionalen Verkehrsverbund enthalten. Im Rahmen dieses Gesetzes sind ausserdem neue Finanzierungsvorschläge zu erwarten.

2. Regierungsprogramm

Das Regierungsprogramm und der Finanzplan 1974 - 1978 sehen eine deutliche Verlagerung der Verkehrsinvestitionen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs vor (vgl. S 72 der Broschüre über das Regierungsprogramm 1974 - 1978). Mit der Gründung der Baselland Transport AG wird für einen adäquaten

organisatorischen Unterbau gesorgt, der einen wirtschaftlichen Betrieb der geplanten beträchtlichen Investitionen sichert.

3. Rechtliches

Bei der Fusion der vier Vorortsbahngesellschaften handelt es sich um den Zusammenschluss von vier privatrechtlichen Aktiengesellschaften. Obwohl diese Gesellschaften alle praktisch ausschliesslich im Eigentum der öffentlichen Hand sind, kann die Fusion rechtlich gesehen ohne Beschluss der Legislative durchgeführt werden. Der Regierungsrat ist aber der Auffassung, dass der Landrat bei der grossen und wachsenden Bedeutung, die der öffentliche Verkehr als staatliche Aufgabe hat, vorgängig die Gelegenheit zur Stellungnahme haben muss.

XIII. Antrag

Aufgrund des vorliegenden Berichtes beantragen wir Ihnen, dem beiliegenden Entwurf eines Landratsbeschlusses zuzustimmen.

Liestal, den 17. September
1974

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

der Präsident:

Dr. Th. Meier

^{2.}
der Landschreiber:

W. Mundschin

Beilage:

Entwurf eines Landratsbeschlusses

Die Vertreter werden von den jeweiligen
Kommissionen bestimmt.

Liestal, den

IM NAMEN DES LANDRATES
der Präsident:

der Landschreiber:

L A N D K A T S B E S C H L U S S

betreffend

die Fusion der Vorortsbahngesellschaften und die Gründung
der Baselland Transport AG

(Vom _____)

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt
auf einen Bericht des Regierungsrates vom 17. September 1974,

b e s c h l i e s s t :

1. Vom Bericht des Regierungsrates über die Fusion der Vorortsbahngesellschaften und die Gründung der Baselland Transport AG wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, die zur Gründung der Baselland Transport AG notwendigen Vorkehrungen zu treffen.
3. In den Verwaltungsrat der Baselland Transport AG wird ein Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrskommission und in deren Kontrollstelle ein Vertreter der landrätlichen Finanzkommission delegiert.



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



- Die Versammlung bereit für alle zur Behandlung stehenden
 Traktanden
 KANTON BASEL-LANDSCHAFT

ÖFFENTLICHE URKUNDE

Ne/r

Über die

ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der
 Aktiengesellschaft

"Basellandschaftliche Ueberlandbahn"

Als Traktanden

mit Sitz in Liestal

2. Genehmigung des Fusionvertrages mit der Postenbilanz
 Der unterzeichnete Bezirksschreiber zu Arlesheim, Joseph Meier, hat heute Donnerstag, den 21. November 1974, ab 17.30 Uhr, der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft "Basellandschaftliche Ueberlandbahn" im Restaurant Mittenza in MuttENZ beigewohnt, um über deren Beschlüsse eine öffentliche Urkunde zu errichten.

Er beurkundet auf Grund der in der Versammlung gemachten Wahrnehmungen:

In der Diskussion, von der ausgiebig Gebrauch gemacht wird, gibt der Vertreter des Regierungsvertrages des Kantons Basel-Stadt, Herr Dr. Wilhelm Ralts, zu Protokoll, dass der Fusion nur mit folgenden

Den Vorsitz führt der Präsident des Verwaltungsrates, Herr Prof. Dr. Kurt Leupin, MuttENZ. Zum Protokollführer ernennt er den Urkundsbeamten J. Meier.

unserem Kanton keine finanzielle Mehrbelastung erwachsen darf. Ferner sind wir von uns II. BVB mit Recht darauf aufmerksam gemacht worden, dass sich sehr grosse Schwierigkeiten ergeben.

Der Vorsitzende stellt fest, dass in die Stadt eingeführte Lanien

- zur Versammlung rechtzeitig und statutengemäss eingeladen wurde;
- 8 Aktionäre anwesend, bzw. vertreten sind, die insgesamt 5'377 Stimmen vertreten;

Zu - die Versammlung somit für alle zur Behandlung stehenden
Traktanden beschlussfähig ist.

Gegen diese Feststellungen wird kein Einwand erhoben.

III.

Als Traktanden wurden mit der Einladung bekanntgegeben:

1. Zustimmung der Fusion zur Baselland Transport AG
2. Genehmigung des Fusionsvertrages und der Fusionsbilanz
3. Uebertragung der Konzession an die Baselland Transport AG
4. Diverses

Gegen die Traktandenliste erfolgt keine Einsprache.

Zu Traktandum 1

Namens des Verwaltungsrates beantragt der Vorsitzende der Generalversammlung Zustimmung.

In der Diskussion, von der ausgiebig Gebrauch gemacht wird, gibt der Vertreter des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt, Herr Dr. Wilhelm Haitz, zu Protokoll, dass der Fusion nur mit folgenden Vorbehalten zugestimmt werden kann:

"In aller Form halten wir fest, dass aus dieser Gründung unserm Kanton keine finanzielle Mehrbelastung erwachsen darf. Ferner sind wir von unserer BVB mit Recht darauf aufmerksam gemacht worden, dass sich sehr grosse Schwierigkeiten ergäben, falls verschiedene Betriebe in die Stadt eingeführte Linien betreiben und beaufsichtigen würden."

://: Einstimmig wird der Antrag des Verwaltungsrates zum Beschlusse erhoben.

Zu Traktandum 2

://: Ohne Gegenstimme werden der Fusionsvertrag und die Fusionsbilanz von der Versammlung genehmigt.

Zu Traktandum 3

://: Die Uebertragung der Konzession an die Baselland Transport AG wird ebenfalls einstimmig beschlossen.

Zu Traktandum 4

Unter diesem Traktandum werden keine Beschlüsse gefasst.

Diese Urkunde wird vierfach ausgefertigt; je ein Exemplar für die fusionierenden Gesellschaften, das Handelsregisteramt des Kantons Basel-Landschaft und die Bezirksschreiberei Arlesheim.

URKUNDLICH DESSEN wird dieser Akt vom Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Prof. Dr. Kurt Leupin, gelesen und genehmigt und alsdann von demselben und mir, dem Urkundsbeamten, unterzeichnet.

Muffing, am 21. November 1974

Der Präsident des Verwaltungsrates:

Leupin

Der Bezirksschreiber zu Arlesheim:

J. Müll





museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

BIRSIGTHALBAHN AG
BIRSECKBAHN AG
BASELLANDSCHAFTLICHE UEBERLANDBAHN AG
TRAMBAHNGESELLSCHAFT BASEL - AESCH AG

F U S I O N S V E R T R A G

(Uebernahme mehrerer Aktiengesellschaften durch eine
andere, Artikel 748 OR)

zwischen

- der Birsigthalbahn Aktiengesellschaft, mit Sitz in Arlesheim (nachfolgend abgekürzt BTB), vertreten durch die gemäss Handelsregistereintrag zeichnungsberechtigten Herren Dr. Jules Frei, Advokat, Bottmingen, Präsident des Verwaltungsrates, und Peter Matzinger, Direktor BTB/BEB, Arlesheim,

als übernehmende Gesellschaft

und

- der Birseckbahn Aktiengesellschaft, mit Sitz in Arlesheim (nachfolgend abgekürzt BEB), vertreten durch die Herren Fritz Dick, Kaufmann, Arlesheim, Präsident des Verwaltungsrates, und Ernst von Arx, Fürsprecher, Vizepräsident des Verwaltungsrates, Dornach, als gemäss Handelsregistereintrag für diese Gesellschaft zeichnungsberechtigte Personen;
- der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn Aktiengesellschaft, mit Sitz in Liestal (nachfolgend abgekürzt BUeB), vertreten durch die Herren Prof. Kurt Leupin, MuttENZ, Präsident des Verwaltungsrates, und Dr. Hugo Stöcklin, alt Direktor der Basellandschaftlichen Kantonalbank, Mitglied des Verwaltungsrates, Bottmingen, als gemäss Handelsregistereintrag für diese Gesellschaft zeichnungsberechtigte Personen;

- der Trambahngesellschaft Basel - Aesch Aktiengesellschaft, mit Sitz in Reinach BL (nachfolgend abgekürzt TBA), vertreten durch die Herren Alois Feigenwinter, alt Bezirkschreiber, Reinach, Präsident des Verwaltungsrates, und Leo Thüning, Lehrer, Aesch BL, Sekretär und Kassier der TBA, als gemäss Handelsregistereintrag für diese Gesellschaft zeichnungsberechtigte Personen;

als zu übernehmende Gesellschaften.

Art. 1

Die BTB, BEB, BUeB und TBA schliessen sich durch Fusion gemäss Art. 748 OR zu einer einzigen Gesellschaft in der Weise zusammen, dass die BTB die BEB, BUeB und TBA mit Aktiven und Passiven auf Grund der bereinigten Uebernahmebilanzen sowie allen Rechten und Pflichten übernimmt.

Art. 2

Die bereinigten Uebernahmebilanzen per 1. Januar 1974 der 3 zu übernehmenden Gesellschaften weisen vor der Fusion folgende Positionen auf:

<u>Aktiven</u>	BEB Fr.	BUeB Fr.	TBA Fr.
I. Anlagevermögen	4 149 059.05	1 232 989.75	1 189 499.25
1. Baurechnung der Bahn abzügl. Bestand der Abschreibungsrechnung	3 820 407.70	1 232 988.75	1 189 499.25
2. Unvollendete Bauten	<u>129 351.35</u>	<u>-.-</u>	<u>-.-</u>
Uebertrag	3 949 759.05	1 232 988.75	1 189 499.25

Uebertrag	3 949 759.05	1 232 988.75	1 189 499.25
3. Entbehrliche Liegenschaften	--.--	1.--	--.--
4. Ersatzstücke für Fahrzeuge	199 300.--	--.--	--.--
II. Betriebsvermögen	932 246.50	851 466.30	644 657.85
	<u>5 081 305.55</u>	<u>2 084 456.05</u>	<u>1 834 157.10</u>
	=====	=====	=====

Passiven

I. Eigenkapital	4 000 000.--	1 763 600.--	1 286 400.--
1. Grundkapital	4 000 000.--	1 140 000.--	1 210 000.--
2. Allgemeine Reserve	--.--	623 600.--	76 400.--
II. Fremdkapital	963 061.40	320 856.05	547 757.10
1. Feste Verbind- lichkeiten	700 000.--	--.--	168 000.--
2. Laufende Verbind- lichkeiten	263 061.40	320 856.05	379 757.10
III. Subventionen für Investitionen	118 244.15	--.--	--.--
	<u>5 081 305.55</u>	<u>2 084 456.05</u>	<u>1 834 157.10</u>
	=====	=====	=====

Art. 3

Der von der BTB zu leistende Uebernahmepreis beträgt Fr. 6 350 000.--. Er wird durch Ausgabe von neuen Namenaktien der übernehmenden Gesellschaft geleistet.

Art. 4

Die BTB erhöht durch Ausgabe von 63 500 als voll liberiert geltende Namenaktien zu Fr. 100.-- ihr Aktienkapital von Fr. 6 750 000.-- auf Fr. 13 100 000.--. Diese 63 500 neuen

Namenaktien werden den Aktionären der zu übernehmenden 3 Gesellschaften wie folgt übereignet:

- Umtausch von 15 000 alten Namenaktien und 5 000 alten Inhaberaktien der BEB zu Fr. 200.-- nom. in
40 000 neue Namenaktien der fusionierten Gesellschaft zu Fr. 100.--.
Umtauschverhältnis: 1 Aktie der BEB zu Fr. 200.-- in
2 Aktien der übernehmenden Gesellschaft zu Fr. 100.--;
- Umtausch von 3 700 alten Inhaber-Prioritätsaktien und
2 000 alten Inhaber-Stammaktien der BUeB zu Fr. 200.-- nom.
in
11 400 neue Namenaktien der fusionierten Gesellschaft zu Fr. 100.--;
Umtauschverhältnis: 1 Aktie der BUeB zu Fr. 200.-- in
2 Aktien der übernehmenden Gesellschaft zu Fr. 100.--.
- Umtausch von 3 900 alten Inhaber-Prioritätsaktien und
8 200 alten Inhaber-Stammaktien der TBA zu Fr. 100.--
nom. in
12 100 neue Namenaktien der fusionierten Gesellschaft zu Fr. 100.--;
Umtauschverhältnis: 1 Aktie der TBA zu Fr. 100.-- in
1 Aktie der übernehmenden Gesellschaft zu Fr. 100.--.

Art. 5

Die zur Abfindung bestimmten Aktien der übernehmenden Gesellschaft werden den Aktionären der aufgelösten Gesellschaften BEB, BUeB und TBA nach Eintragung der Auflösung ausgehändigt (Art. 748, Ziffer 8 OR). Es können Sammeltitel ausgegeben werden.

Art. 6

Das neue Grundkapital der fusionierten Gesellschaft beträgt Fr. 13 100 000.-- und ist eingeteilt in

	<u>Stimmzahl</u>	
	<u>pro Aktie</u>	<u>pro Kategorie</u>
1. 3 000 Namenaktien Kat. A von je Fr. 250.-- nom.	5	15 000
2. 12 000 Namenaktien Kat. B von je Fr. 500.-- nom.	10	120 000
3. 63 500 Namenaktien Kat. C von je Fr. 100.-- nom.	2	127 000
<u>Total Stimmzahl</u>		<u>262 000</u>

Art. 7

Nach der Fusion lautet die Eingangsbilanz der zusammengeschlossenen Gesellschaft per 1. Januar 1974 wie folgt:

Aktiven

I. Anlagevermögen	16 114 694.04
1. Baurechnung der Bahn abzügl. Bestand der Abschreibungsrechnung	15 132 829.04
2. Baurechnung der Nebengeschäfte abzügl. Bestand der Abschreibungsrechnung	301 112.--
3. Unvollendete Bauten	287 926.--
4. Entbehrliche Liegenschaften	2.--
5. Ersatzstücke für Fahrzeuge	392 825.--
II. Betriebsvermögen	3 027 347.35
III. Passivsaldo der Gewinn- und Verlust- rechnung *	1 728 717.67
	<u>20 870 759.06</u>
	=====

*) wird 1974 durch Bund und Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn gestützt auf Art. 58/60 Eisenbahngesetz gedeckt.

Passiven

I. Eigenkapital	13 969 428.03
1. Grundkapital	<u>13 100 000.--</u>
2. Allgemeine Reserve	700 000.--
3. Rücklagen	169 428.03
II. Fremdkapital	<u>4 213 086.88</u>
1. Feste Verbindlichkeiten	1 043 072.--
2. Laufende Verbindlichkeiten	3 170 14.88
III. Subventionen	<u>2 688 244.15</u>
1. Bedingt rückzahlbare Subventionen	1 400 000.--
2. Nicht rückzahlbare Subventionen	<u>1 288 244.15</u>
	<u>20 870 759.06</u>
	=====

Art. 8

1. Die Konzession gemäss Bundesbeschluss vom 29. Juni 1900 und 2. Oktober 1919 an die Birseckbahn AG (BEB) für den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn auf der Strecke Basel (Kantonsgrenze beim Ruchfeld) - Münchenstein - Arlesheim - Dornach;
2. die Konzession gemäss Bundesbeschluss vom 4. April 1914 an die Basellandschaftliche Ueberlandbahn AG (BUeB) für den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal;
3. die Konzession gemäss Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1903 an die Trambahngesellschaft Basel - Aesch AG (TBA) für den Betrieb einer Trambahn, durch welche die Gemeinden Münchenstein, Reinach, Aesch und Pfeffingen sowie die umliegenden Gebiete an das Netz der Basler Verkehrs-Betriebe angeschlossen sind (Kantonsgrenze beim Ruchfeld), sowie

4. die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Fusionsvertrages bestehenden Verträge der unter 1 - 3 vorstehend aufgeführten Unternehmungen mit Dritten

gehen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten auf die fusionierte Gesellschaft über.

Art. 9

Die BEB, BUeB und TBA beantragen beim Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Uebertragung der Konzessionen auf die übernehmende Gesellschaft (Art. 9 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957).

Art. 10

Die fusionierte Gesellschaft übernimmt das gesamte Personal der BEB zu den derzeitigen Anstellungsbedingungen. Sie tritt in die Rechte und Pflichten der Verwaltung und des Personals der bestehenden Personalhilfskassen bei der ASCOOP ein.

Art. 11

Die Geschäfte der BEB, BUeB und TBA mit den sich daraus ergebenden Erträgen und Aufwendungen ab 1. Januar 1974 gelten als für Rechnung der übernehmenden Unternehmung getätigt. Das Vermögen der aufgelösten Gesellschaften ist solange getrennt zu verwalten, bis ihre Gläubiger befriedigt oder sichergestellt sind (Art. 748, Ziffer 2 OR).

Art. 12

Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages sind die Statuten der BTB der fusionierten Gesellschaft anzupassen.

Art. 13

Die BTB hat an die Gläubiger der BEB, BUeB und TBA den erfor-

derlichen Schuldenruf zu erlassen (Art. 748, Ziffer 1 OR).

Art. 14

Die BEB, BUeB und TBA werden mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages aufgelöst. Die Auflösung ist durch den Verwaltungsrat der BTB zur Eintragung ins Handelsregister des Kantons Basel-Landschaft anzumelden; nach Befriedigung oder Sicherstellung der Gläubiger ist die Löschung zu veranlassen.

Art. 15

Dieser Vertrag wird mit der Genehmigung durch die Generalversammlungen der BTB als übernehmende Gesellschaft sowie der BEB, BUeB und TBA als zu übernehmende Gesellschaften rechtswirksam. Im übrigen wird auf die gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere Art. 748 OR, verwiesen.

Art. 16

Die Birsigthalbahn Aktiengesellschaft ändert ihren Firmennamen in "BLT Baselland Transport Aktiengesellschaft" mit Sitz in Arlesheim.

Der Zweck der Gesellschaft ist

- die Errichtung und der Betrieb von Linien des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft und in den angrenzenden Gebieten nach Massgabe der Konzessionsbestimmungen,
- die Uebernahme weiterer Betriebe des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel der Schaffung einer einheitlichen Trägerorganisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft,
- das Führen von Nebenbetrieben soweit diese entweder mit dem öffentlichen Verkehr im Zusammenhang stehen oder zur Verbesserung der Ertragslage geeignet sind.

Münchenstein, den 13. Dez. 1974

Namens des Verwaltungsrates der
Birsigthalbahn AG

Der Präsident: Der Direktor:

Stüsi

M. J. J. J.

Die Generalversammlung der Birsigthalbahn AG hat den vorstehenden Fusionsvertrag am 29. Nov. 1974 genehmigt.

Münchenstein, den 13. Dez. 1974

Namens des Verwaltungsrates der
Birseckbahn AG

Der Präsident: Der Vizepräsident:

Ernst *Kunstmann*

Die Generalversammlung der Birseckbahn AG hat den vorstehenden Fusionsvertrag am 28. Nov. 1974 genehmigt.

Münchenstein, den 13. Dez. 1974

Namens des Verwaltungsrates der
Basellandschaftlichen Ueberland-
bahn AG

Der Präsident: Ein Mitglied des
Verwaltungsrates:

Heymann

J. J. J.

Die Generalversammlung der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG hat den vorstehenden Fusionsvertrag am 21. Nov. 1974 genehmigt.

Münchenstein, den 13. Dez. 1974

Namens des Verwaltungsrates der
Trambahngesellschaft Basel -
Aesch AG

Der Präsident: Der Sekretär:

A. Feinmann

Leo Hürling

Die Generalversammlung der Trambahngesellschaft Basel - Aesch AG hat den vorstehenden Fusionsvertrag am 27. Nov. 1974 genehmigt.

Beilage: 1 Anhang

Dieser Vertrag ist für jede Partei je zweifach ausgefertigt.

A N H A N G

zum Fusionsvertrag vom 13. Dezember 1974
zwischen

der Birsigthalbahn AG, Arlesheim (BTB)
als übernehmende Gesellschaft

und

der Birseckbahn AG, Arlesheim (BEB),
der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG, Liestal (BUeB)

und

der Trambahngesellschaft Basel - Äsch AG, Reinach (TBA)
als zu übernehmende Gesellschaften

1.

Alle nachstehend aufgeführten Grundstücke und Liegenschaften
der BEB, BUeB und TBA werden gemäss Art. 1 des Fusionsver-
trages mit allen Rechten und Lasten von der BTB übernommen:

1.1 ex BEB

Gemeinde Arlesheim

Parzelle 132, 5 a 14 m², Weg, Tannenweg

Dienstbarkeiten:

Last: Wegrecht zu Gunsten 128, 129, 130.

Last: Bachdurchleitungsrecht des Bachtelengrabens zu
Gunsten Staat Baselland.

Last: Grenzbaurecht für Garteneinfriedigung zu Gunsten
130, 131.

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Ein-
wohnergemeinde Arlesheim.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 137, 75 a 00 m², Tramdepot Nr. 16, Wohnhaus Nr. 15,
Hausplatz beim Hause, Garten und Pflanzland,
Bahnareal, Hühnerhaus, Magazingebäude Nr. 16A,
Depotgebäude Nr. 2

Dorf / Faissgärtli

Dienstbarkeiten:

Last: Fuss- und Fahrwegrecht zu Gunsten 153, 1665, 1666,
2497, 2498..

Last: Bachdurchleitungsrecht des Bachtelengrabens zu Gunsten
Staat Baselland.

Last: Wegrecht zu Gunsten 1411 (mit Vorb. von Art. 739 ZGB)
auf Privat-Strässchen.

Recht: Bauvorschr. betr. Priv.-Wohnhaus von 1411.

Last: Fahrwegrecht über die südwestliche Ecke von 1,5 m²
zu Gunsten 159, 2725.

Last: Kabelverteilkabine zu Gunsten Elektra Birseck,
Genossenschaft, Münchenstein.

Last: Kabelleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Elektra
Birseck, Genossenschaft, Münchenstein

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohner-
gemeinde Arlesheim.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 140, 40 a 15 m², Bahnareal, Wartehalle Nr. 67,
Gleichrichter- und Schaltstationsgebäude Nr. 27,
Hirslandweg / Birseckstrasse.

Dienstbarkeiten:

Last: Beschränktes Kanalisation-Durchleitungsrecht zu
Gunsten 1365, 1304, 1305.

- Recht und Last: Ueberfahrt mit Fahrverkehrsvorschrift zu Gunsten und zu Lasten 1530 gem. Mutation 418 und Anmeldung.
- Recht: Erstellungs- und Unterhaltungspflicht des Ueberfahrts-Terrains zu Lasten 1530.
- Recht: Bauverbot auf einer Breite von 10 m von der Mitte des ersten Geleises an zu Lasten 1530.
- Recht: Einfriedigungs-, Erstellungs- und Rückversetzungspflicht zu Lasten 1530 gem. Anmeldung.
- Last: Baurecht für Hochspannungsschaltstation bis 31. Juli 2071, zu Gunsten Elektra Birseck, Genossenschaft, Münchenstein.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 149, 1 a 67 m², Haltestelle Hirsland, Bahnareal, Hirsland.

Dienstbarkeiten, Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 190, 46 a 80 m², Haltestelle "Im Dorf" Nr. 23, "Im Lee", Bahnareal, Wartehäuschen Nr. 1a mit Kiosk, Pflanzgarten.

Neumattbündten und Im Lee, Eremitagestrasse.

Dienstbarkeiten:

- Last: Kanalisationsleitung zu Gunsten 864, 1335, 1421.
- Last: Kanalisationsleitung zu Gunsten 199, 201, 202, 203, 207, 1271, 1295, 2462.
- Last: Kanalisationsrecht für 196, 197, 227, 228, 232, 234, 223, 224, 225, 220, 221, 859, 858, 857, 856, 1239, 219.
- Last: Strassenoberflächenwasserableitung zu Gunsten Staat Baselland.
- Recht: Bepflanzungsbeschränkung auf Sträucher und Bäume, max. Höhe 2m zu Lasten 783.
- Last: Näherbaurecht zu Gunsten 189 BD.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 674, 1 a 18 m², Weg

Hirsland

Parzelle 679, 1 a 11 m², Weg

Hirsland

Dienstbarkeiten:

Auf Parzelle 674: Keine.

Auf Parzelle 679: Last: Beschränktes Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten 1365, 1304, 1305.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Auf beiden Parzellen: Keine.

Grundpfandrechte:

Auf beiden Parzellen: Keine.

Parzelle 1008, 12 a 61 m², Weg.

Dornhägliweg / Hofmattweg.

Dienstbarkeiten:

Recht: Baubeschränkung für Garteneinfriedigung zu Lasten 1378.

Recht: Unwiderrufliche unentgeltliche Ein- und Aussteig-Anlage zu Lasten 1378.

Recht: Benutzungsrecht des östl. Abschnittes, laut Spez. Plan bez. a, b, c, d bei 1378, bei Legung eines zweiten Geleises gegen Entschädigung zu Lasten 1378.

Recht: Landerwerbungsrecht zu Lasten 1378.

Last: Haltestelleherstellungspflicht zu Gunsten 1378 (Vertrag vom 6. Nov. 1922).

Last: Schmutzwasserkanal zu Gunsten Einwohnergemeinde Arlesheim.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1009, 97 a 61 m², Haltestelle Alioth 14, Bahnareal.

Dornhägli/Unterer Boden/Kreuzmatt/Grieben-
strasse.

Dienstbarkeiten:

Last: Wegrecht zu Gunsten 1022, 1011, 1094, 1367, 1433, 1043,
1504, 1598, 1479, 1647/8, 1021.

Recht: Baubeschränkung zu Lasten 1433, 1043, 1598, 1479.

Last: Fahrwegrecht für Fuhrwerke als Ueberfahrt zu Gunsten
1505 beim südwestl. Ecken bei Parzelle 1011.

Last: Näherbaurecht zu Gunsten 1064 BD, 2027, 2028, 2029,
2030, 2031; 2032, 2033.

Recht und Last: Näherbaurecht zu Gunsten und zu Lasten 1064 BD.

Last: Schmutzwasserkanal zu Gunsten Einwohnergemeinde
Arlesheim.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1095, 2 a 46 m², Acker.

Kreuzmatt.

Dienstbarkeiten, Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1136, 4 a 27 m², Bahnareal.

Neu-Arlesheim

Dienstbarkeiten:

Last: Strassenabwasserableitungsrecht durch drei Quer-
dohlen zu Gunsten 1137.

Vormerkungen, Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1514, 46 m², Platz mit Wartehaus Nr. 61,
Baselstrasse.

Parzelle 1533, 7 a 89 m², Strasse und Geleiseanlage, Tram-
häuschen Nr. 26 (auf Parz. 648)

Bahnhofstrasse / Neu-Arlesheim.

Dienstbarkeiten: Auf beiden Parzellen:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen: Auf beiden Parzellen:

Keine.

Grundpfandrechte: Auf beiden Parzellen:

Keine.

GemeindeMünchenstein

Parzelle 16, 16 a 19 m², Bahnkörper,
Ruchfeld.

Parzelle 41, 30 a 98 m², Bahnkörper,
Ruchfeld.

Dienstbarkeiten:

Auf Parzelle 16: Keine.

Auf Parzelle 41: Recht: Grenzbaurecht für Beton- und Stütz-
mauer und Einfriedigung zu Lasten
1783, 1784.

Last: Fusswegrecht längs der nördl. Grenze.

Last: Baurecht für Kabelverteilkabine zu
Gunsten Elektra Birseck, Genossen-
schaft, Münchenstein.

Vormerkungen: Auf beiden Parzellen:

Keine.

Anmerkungen:

Auf Parzelle 16: Uebergangs, sowie Zu- und Abfuhrrecht.

Auf Parzelle 41: Keine.

Grundpfandrechte: Auf beiden Parzellen:

Keine.

Parzelle 108, 18 a 70 m², Bahnkörper, Wartehalle Nr. 12,
Neue Welt / Baselstrasse.

Dienstbarkeiten:

- Last: Wegrecht für 1536, 1609.
- Last: Näherbaurecht für unterirdische Transformatorstation auf BR-Parz. 4014 zu Gunsten der Elektra Birseck, Genossenschaft, Münchenstein BD.
- Last: Hochspannungs-Kabelleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Elektra Birseck, Genossenschaft, Münchenstein.
- Last: Fusswegrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Münchenstein.
- Last: Fusswegrecht zu Gunsten 3390.
- Last: Durchleitungsrecht für Abwasserkanal zu Gunsten Kanton Basel-Landschaft.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Ueberfahrts- und Uebergangsrecht für die Anstösser von 1536, 1609.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 670, 39 a 44 m², Tramareal
Baselstrasse / Bruckfeld / Bruckgut.

Dienstbarkeiten:

- Last: Durchfahrt (Trambahngleiseübergang) für 1550, 638, 639.
- Last: Wasserablauf von 1550.
- Last: Durchfahrt für 2378, sowie für die Anstösser.
- Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Wasserversorgung Münchenstein (Neben- und Hauptleitungen).
- Last: Wegübergangsrecht zu Gunsten 1545 und 1546 über das Geleise von 4 Meter Breite.
- Last: Geh- und Fahrrecht zu Gunsten 1544.
- Last: Geh- und Fahrrecht zu Gunsten 3453.

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Münchenstein.

Last: Fusswegrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Münchenstein.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Uebergänge für die Landanstösser, sowie der Anstösser an die angrenzenden Strassen.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 696, 15 a 01 m², Bahnkörper, Weg,
Hofmatt

Dienstbarkeiten:

Last: Dohlendurchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Münchenstein.

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten 1891, 2808 und zu Gunsten 3045, 3144, 4244.

Last: Baurecht für eine unterirdische Kabelanlage und Baurecht für 1 Betonschacht zu Gunsten Schweiz. Eidgenossenschaft.

Last: Kanaldurchleitungsrecht zu Gunsten Kanton Basel-Landschaft

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Geleiseübergang für Landanstösser.
Oeffentl. Wegrecht.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 752, 27 a 28 m², Bahnkörper, Känelmatt.

Parzelle 755, 3 a 63 m², Matte, Wald, Känelmatt.

Dienstbarkeiten: Auf Parzelle 752:

Last und Recht: Wegrecht für 857 mit Unterhaltsanspruch.

Last: Geläse-Ueberfahrtsrecht zu Gunsten 761.

Last: Wasserdurchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Münchenstein.

Last: 3 m Fahrwegrecht über die Geleise zu Gunsten 749.

Recht und Last: Wegrecht über 759 vom westl. Grenzstein
zwischen den Parzellen 759 und 756 über das
Bahnareal.

Auf Parzelle 755:

Last: Wasser-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde
Münchenstein.

Vormerkungen: Auf beiden Parzellen:

Keine.

Anmerkungen: Auf Parzelle 752:

Signalstein.

Tramgeleise-Ueberfahrt für Tramanstösser.

Auf Parzelle 755: .

Keine.

Grundpfandrechte: Auf beiden Parzellen:

Keine.

Parzelle 808, 24 a 93 m², Bahnkörper, Schirmhütte Nr. 27,
Wiese,
Gstad / Tramstrasse

Dienstbarkeiten:

Last: Wasserablauf von 804.

Last: Fahrrecht für 1147, 3501.

Last: Beschotterung des Bahntrassees für 1147, 3501.

Last: Kanalisationsdurchleitung von 1091 nach 809.

Last: Zugangs- und Abgangsrecht zu Gunsten 1117.

Last: Haltestelle für 1147.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Oeffentl. Fusswegrecht, Plan 33.

Uebergangs-, sowie Zu- und Abfuhrrecht, Plan 33.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 843, 7 a 11 m², Bahnkörper,
Gstad.

Dienstbarkeiten:

Last: Abfuhrrecht zu Gunsten 867 in westl. Richtung.

Last: Durchfahrtsrecht zu Gunsten 850.

Last: Kabelleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohner-
gemeinde Münchenstein.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Uebergangs- sowie Zu- und Abfuhrrecht, Plan 33.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 876, 31 a 87 m², Bahnkörper,
Gstad / Tramstrasse.

Dienstbarkeiten:

Last: Bahnübergang für 868, 869, 870, 871.

Last: Wasserablauf für 868, 869, 870, 871, 884, 872, 873, 875.

Last: Bahnübergang 867, 884, 872, 873, 875, 1955.

Last: Wasserablauf für 867, 1955.

Last: Drahtseilbahn für 857.

Last: Geh- und Fahrrecht zu Gunsten 3414.

Vormerkungen:

Entscheid vom Bez. Ger. Arlesheim vom 15. Dezember 1925.

Anmerkungen:

Uebergangs-, sowie Zu- und Abfuhrrecht, Plan 34.

Oeffentl. Fussweg-Durchgangsrecht über die Geleise bei der
neu erstellten Stützmauer.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1264, 14 a 91 m², Bahnkörper, Wartehalle Nr. 2,
Bruckgut / Hauptstrasse.

Dienstbarkeiten:

Last: Durchlass des Abwassers für 1266.

Last: Dohle für 1263.

Recht und Last: Schutzhütte in nicht ges. Abstand mit Entfernungspflicht auf erstes Verlangen mit Dachwasserableitungsverbot und zu Gunsten und zu Lasten 772.

Last: Geh- und Fahrrecht für 2942, 777 und 780 nach 1263.

Last: Geh- und Ueberfahrtsrecht zu Gunsten 2412, 2413, 2522, 1127 Arlesheim, 1970 Reinach.

Last: Baurecht (unübertragbar) zu Gunsten Schweiz. Eidgenossenschaft.

Last: Baurecht für eine unterirdische Kabelanlage und für drei Betonschächte zu Gunsten Schweiz. Eidgenossenschaft.

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten der Einwohnergemeinde Münchenstein.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Geleise-Uebergang für Anstösser.

Grundpfandrechte:

Keine.

1.2 ex BUeB

Gemeinde MuttENZ

Parzelle 202, 1 ha 08 a 52 m², Bahnareal, Wartehalle Nr. 52, Dorf, Hauptstrasse, Tramstrasse.

Dienstbarkeiten:

Last: Baugrenzenabstand zu Gunsten 203.

Last: Grünhaganpflanzung zu Gunsten Einwohnergemeinde MuttENZ.

Last: Baurecht für Niederspannungskabel-Kabine und Kabelzu-
leitung zu Gunsten der Elektra Birseck in Münchenstein.

Last: Baurecht für Kabelverteilkabine und Niederspannungskabel-
Durchleitungsrecht zu Gunsten Elektra Birseck, Genossen-
schaft, Münchenstein.

Last: Baurecht für Kabelverteilkabine zu Gunsten Elektra
Birseck, Genossenschaft, Münchenstein.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Strassenlinie.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 226, 1 ha 98 a 65 m², Bahnareal, Wartestation Nr. 50,
Dorf.

Dienstbarkeiten:

Recht: Wasserableitungsrecht zu Lasten 2587.

Recht: Geleiseschlaufe-Baurecht und Durchfahrtsrecht zu
Lasten 224.

Last: Fuss- und Fahrwegrecht zu Gunsten 227.

Last: Näherbaurecht zu Gunsten 227 BD.

Recht: Benützungsrecht der Anlagen und Räumlichkeiten zu
Lasten 227.

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten 4119.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Der Fussweg zwischen Haupt- und Schulstrasse ist nur geduldet.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 613, 1 ha 65 a 78 m², Bahnareal, Wartehalle Nr. 11,
St. Jakobstrasse

Dienstbarkeiten:

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten 576, 985,
3094.

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohner-
gemeinde Birsfelden.

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohner-
Gemeinde MuttENZ.

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohner-
gemeinde MuttENZ.

Last: Geh- und Fahrrecht zu Gunsten 985, 3530.

Last: Durchleitungsrecht für Kabelrohranlage bis 1. Juni 2020 zu Gunsten PTT.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Weganteil gem. Art. 32 GVo an Parzelle 3115 = 21 m².

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 3321, 3 a 16 m², Matten, Wartehalle Nr. 1,
St. Jakobstrasse, Käppeliweg

Dienstbarkeiten:

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten 576, 985, 3094, 3530, 4078, 4156.

Last: Baubeschränkung zu Gunsten Einwohnergemeinde MuttENZ.

Vormerkungen und Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 3427, 8 a 38 m², Bahnareal,
St. Jakobstrasse

Dienstbarkeiten:

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde MuttENZ.

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Birsfelden.

Last: Duldung von Weichen und Kreuzung zu Gunsten 1001.

Last: Fahrrecht zu Gunsten 1001.

Vormerkungen und Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Gemeinde Pratteln

Parzelle 445, 41 a 92 m², Garagen und Umgelände, Zweien,
Garagen Nr. 27 A, 13 B, 35 B,

Dienstbarkeiten:

Last: Wasser- und Kanalisationsleitung zu Gunsten der Ein-
wohnergemeinde Pratteln.

Last: Wasserleitung zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Last: Kanalisationsdurchleitungsrecht zu Gunsten 1501, 3583,
426, 427.

Last: Wasserdurchleitungsrecht zu Gunsten 426.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Signalstein.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 515, 1 a 82 m², Wiese, Sodacker

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 520, 11 a 44 m², Wiese, Sodacker

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 669, 6 a 14 m², Wiese, Zweiengasse

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 670, 7 a 67 m², Wiese, Zweiengasse

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 831, 31 a 12 m², Gebäude und Umgelände, Augstmat, Schlosstrasse Nr. 12,

Dienstbarkeiten:

Last: Fernmelde- und Steuerkabel zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Last: Näherbaurecht zu Gunsten 904.

Recht: Baubeschränkung zu Lasten 904.

Last: Kanalisationsdurchleitungsrecht zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Last: Grenzbaurecht für Veloeinstellraum zu Gunsten 832.

Recht: Grenzbaurecht für Wartehalle zu Lasten 830.

Vormerkungen:

V.E. Last: Durchfahrts- und Gehrecht zu Gunsten 830 und 1402.

V.E. Last: Geh- und Fahrrecht zu Gunsten 827 und 1828.

Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 856, 41 a 86 m², Bahnkörper, Gebäude und Wiese, Fröschmatt, Tramstrasse Nr. 8

Dienstbarkeiten:

Last: Grenzbaurecht für Zimmereihalle zu Gunsten 862.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 954, 138 a 71 m², Wartehäuschen und Bahnkörper, Hexmatt

Dienstbarkeiten:

Last: Wasserleitung zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Last: Kanalisationsleitung zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Last: Kanalisationsdurchleitungsrecht zu Gunsten 1577.

Last: Kanalisationsdurchleitungsrecht zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Revers betreffend Unterhalt und Beseitigung der Unterführung gemäss Vertrag vom 10. August 1957.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1068, 10 a 08 m2, Wiese, Oggimatt

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1144, 45 a 25 m2, Bahnkörper, Lachmatt

Dienstbarkeiten:

Last: Kabelleitungen zu Gunsten 1809.

Last: Quellenwasserleitung zu Gunsten 1331 Muttenz.

Last: Wasserleitung zu Gunsten der Einwohnergemeinde Pratteln.

Last: Kanalisationsdurchleitungsrecht zu Gunsten 1810.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 2012, 4 a 06 m2, Wiese, Zweiengasse

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 2051, 4 a 69 m2, Wiese, Sodacker

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 2052, 08 a 09 m2, Wiese, Sodacker

Dienstbarkeiten:

Keine.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

1.3 ex TBA

Gemeinde Münchenstein

Parzelle 416, 13 a 96 m2, Bahnkörper mit Haltestelle-Gebäude
Nr. 196,
Emil Frey-Strasse

Parzelle 417, 19 a 09 m2, Bahnkörper,
Emil Frey-Strasse

Dienstbarkeiten:

Auf Parzelle 416: Last: Durchleitungs- und Begehungsrecht
zu Gunsten Einwohnergemeinde Basel-
Stadt.

Auf Parzelle 417: Last: Baurecht für Kabelverteilkabine zu
Gunsten Elektra Birseck, Genossen-
schaft, Münchenstein.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Auf beiden Parzellen: Keine.

Parzelle 1530, 7 a 67 m2, Bahnkörper,
Einhägi / Emil Frey-Strasse

Dienstbarkeiten:

Last: Ueberführung bzw. Zufahrtsstrasse zu Gunsten Garten-
stadt-Kolonieparzellen.

Last: Haltestelle zu Gunsten Gartenstadt-Kolonieparzellen.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 2286, 34 a 16 m2, Tramgebiet,
Innere lange Heid / Emil Frey-Strasse

Dienstbarkeiten:

Last: Fusswegrecht längs der Tramlinie auf 1,5 m Breite zu
Gunsten 2250, 2449, 2987, 2988, 2996, 2998, 2999, 3008,
3009, 3013, 3025, 3026, 3027, 3000, 3078, 3098, 3099,
3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3115, 3253, 3461

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Ueberfahrt für Landanstösser.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 3911, 33 a 27 m², Trambahnareal, Wartehalle Nr. 90,
Emil Frey-Strasse / Ruchfeld

Dienstbarkeiten:

Last: Durchleitungsrecht für Abwasserkanal zu Gunsten Kanton
Basel-Landschaft.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Verpflichtung betreffend Landabtretung.

Grundpfandrechte:

Keine.

Gemeinde Reinach

Parzelle 18, 25 a 68 m², Weg und Bahnareal
Parallelweg, Hauptstrasse/Oberdorf

Dienstbarkeiten:

Last: Durchleitungsrecht für eine Rohrleitungsanlage, über-
tragbar, zu Gunsten Gasverbund Mittelland AG, Bern

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Tramgeleiseübergang für 13.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 285, 10 a 98 m², Weg und Tramareal,
Baslerstrasse/Unterdorf

Dienstbarkeiten:

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Wasser-
werk Reinach.

Last: Duldung der Einfriedigungsgrenze zu Gunsten 305.

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Reinach.

Last: Wegrecht zu Gunsten 284.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Oeffentl. Fussweg.

Tramgeleiseübergang, Wegrecht und Fussweg für 284.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 535, 89 a 45 m², Weg, Wartehalle Nr. 61 und Nr. 139, Baselstrasse, Parallelweg, Wacht, Surb., Langerhag, Lochacker, Egerten

Dienstbarkeiten:

Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu Gunsten Wasserwerk Reinach.

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Reinach.

Recht: Fusswegverbot zu Lasten 999.

Vormerkungen:

Keine.

Anmerkungen:

Tramgeleiseübergang für 316, 663, 773, 774, 777, 999, 976, 1001, 512, 1074, 1075, 972, 2307, 2362.

Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 2383, 20 a 38 m², Matte, Hausplatz, Gebäude Nr. 101, Baselstrasse, Habshagstrasse

Dienstbarkeiten:

Last: Baurecht zu Gunsten Einwohnergemeinde Reinach.

Last: Kabelverteilkabine zu Gunsten Elektra Birseck, Genossenschaft, Münchenstein.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Gemeinde Aesch

Parzelle 424, 17 a 39 m², Tramareal, Wartehalle Nr. 93,
Hauptstrasse

Dienstbarkeiten:

Last: Kanalisation-Durchleitungsrecht zu Gunsten Einwohner-
gemeinde Aesch.

Recht und Last: Grenz- und Näherbaurecht zu Gunsten und zu
Lasten 420.

Recht: Wegrecht zu Lasten 420.

Vormerkungen, Anmerkungen, Grundpfandrechte:

Keine.

Parzelle 1049, 49 a 93 m², Tramareal,
Baselweg

Parzelle 1065, 32 a 27 m², Hofraum, Garten, Acker, Wiese,
Gebäude Nr. 125,
Hauptstrasse

Dienstbarkeiten:

Auf Parzelle 1049: Last: Wasserleitung-Durchleitungsrecht zu
Gunsten der Einwohnergemeinde Aesch.

Auf Parzelle 1065: Last: Grenzbaurecht zu Gunsten 1945.

Vormerkungen:

Auf Parzelle 1049: Keine.

Auf Parzelle 1065: Mietvertrag und Vorkaufsrecht bis 31.
Oktober 1975 zu Gunsten Hans Schmidlin AG,
Aesch.

Anmerkungen:

Keine.

Grundpfandrechte:

Keine.

2.

Alle von der BEB, BUeB und TBA abgeschlossenen Dienstbarkeits-
verträge werden mit allen Rechten und Pflichten von der BTB
übernommen.

3.

Allfällige weitere Rechte der BEB, BUeB und TBA gehen ebenfalls an die BTB über.

Arlesheim, den

Namens des Verwaltungsrates der
Birsigthalbahn AG

Der Präsident: Der Direktor:

Arlesheim, den

Namens des Verwaltungsrates der
Birseckbahn AG

Der Präsident: Der Vizepräsident:

Liestal, den

Namens des Verwaltungsrates der
Basellandschaftlichen Ueberland-
bahn AG

Der Präsident: Ein Mitglied des
Verwaltungsrates:

Reinach BL, den

Namens des Verwaltungsrates der
Trambahngesellschaft Basel -
Aesch AG

Der Präsident: Der Sekretär:



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256



BASELLANDSCHAFTLICHE UEBERLANDBAHN.

Aufstellung über den Aktienbesitz

N a m e	Stammaktien		Prioritätsaktien	
	Stück- zahl	Betrag Fr.	Stück- zahl	Betrag Fr.
Kanton Baselland	871.	174,200.--	899	179,800.---
Kanton Basel-Stadt	250.	50,000.---	250	50,000.---
Verband Schweizerischer Konsumvereine	110.	22,000.---	615	123,000.---
Gemeinde Muttenz	390.	78,000.--	390	78,000.---
" Pratteln	346.	69,200.---	344	68,800.---
" Liestal	26.	5,200.---	24	4,800.---
" Frenkendorf	5.	1,000.---	5	1,000.---
" Mülinsdorf	2.	400.---	3	600.---
	2000.	400,000.---	2530	506,000.---
Banken, Firmen und Private	-	-.---	1170	234,000.---
<u>T o t a l</u>	2000.	400,000.--	3700	740,000.---

Liestal, den 16. Juni 1947.

BASELLANDSCHAFTLICHE KANTONALBANK



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

BIRSIGTHALBAHN AG
(BTB, BEB, TBA, BUEB)

AUSSERORDENTLICHE GENERALVERSAMMLUNG

Der Verwaltungsrat lädt die Aktionäre der Birsigthalbahn AG einschliesslich der aufgelösten Birseckbahn AG, Trambahngesellschaft Basel - Aesch AG und Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG zu einer ausserordentlichen Generalversammlung ein auf

Freitag, den 20. Dezember 1974 um 17.00 Uhr
im Saal des Kronenmattschulhauses
am Kronenweg 16 in Binningen

TRAKTANDEN

1. Protokoll der ausserordentlichen Generalversammlung vom 29. November 1974.
2. Beschlussfassungen über
 - a. die Aenderung der Firmenbezeichnung in "BLT Baselland Transport AG",
 - b. die Kapitalerhöhung von bisher Fr. 6'750'000.- auf Fr. 13'100'000.- durch die Ausgabe von 63'500 voll liberierten Namensaktien zu Fr. 100.-,
 - c. die neuen Statuten.
3. Feststellung der Uebernahme und der Liberierung des neuen Aktienkapitals gemäss Artikel 2, 3 und 4 des Fusionsvertrages.
4. Feststellung der Uebertragung der Konzessionen der Birseckbahn AG vom 29. Juni 1900, der Trambahngesellschaft Basel - Aesch AG vom 23. Dezember 1903 und der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG vom 4. April 1914.

5. Entlastung der bisherigen Verwaltungsorgane.
6. Wahl des neuen Verwaltungsrates.
7. Wahl der neuen Kontrollstelle.
8. Beauftragung des neuen Verwaltungsrates zur Anmeldung der sich aus dem Fusionsvertrag und den Traktanden 2 bis 6 ergebenden Eintragungen im Handelsregister.
9. Verschiedenes.

Diejenigen Aktionäre mit Inhaberaktien, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Aktien entweder im Büro der Gesellschaft in Münchenstein oder bei der Genossenschaftlichen Zentralbank in Basel oder bei der Basellandschaftlichen Kantonalbank, Hauptsitz Liestal oder Filialen Arlesheim, Binningen und Muttenz, bis spätestens am 16. Dezember 1974 zu hinterlegen und dagegen die Zutrittskarten und Entwürfe zu den neuen Statuten entgegen zu nehmen. Diese Stellen sind auch bereit, die Vertretung von Aktionären zu übernehmen, welche verhindert sind, der Generalversammlung beizuwohnen.

Die neuen Statuten liegen zur Einsicht der Aktionäre im Büro der Gesellschaft, Weidenstrasse 27 (2. Stock) in Münchenstein, auf.

Namens der Verwaltungsrates:

Der Präsident:

Dr. Jules Frei

4142 Münchenstein, 26. November 1974

Weidenstrasse 27

Telefon 46 30 30, intern 16 oder 17



museu...utte...



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

STATUTEN DER BLT BASELLAND TRANSPORT AG

I. Firma, Sitz, Zweck und Dauer der Gesellschaft

Art. 1

Unter der Bezeichnung "BLT Baselland Transport AG" besteht auf unbeschränkte Dauer eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Arlesheim.

Art. 2

Zweck der Gesellschaft ist

- a) die Errichtung und der Betrieb von Linien des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft und in den angrenzenden Gebieten nach Massgabe der vom Bund erteilten Konzessionen
- b) die Uebernahme weiterer Betriebe des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel der Schaffung einer einheitlichen Trägerorganisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft
- c) das Führen von Nebenbetrieben und Nebengeschäften, soweit diese entweder mit dem öffentlichen Verkehr in Zusammenhang stehen oder zur Verbesserung der Ertragslage geeignet sind.

Art. 3

Die Gesellschaft strebt in allen Bereichen eine enge Zusammenarbeit mit anderen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere mit den Basler Verkehrsbetrieben an. Sie schliesst sich dem regionalen Verkehrsverbund an.

Art. 4

Die Gesellschaft unterstützt die Zielsetzungen der kantonalen und regionalen Verkehrspolitik und -planung. Sie ist bestrebt, ein attraktives Transportangebot zu schaffen.

Art. 5

Die Gesellschaft kann alles vorkehren, was zur Erreichung ihres Zweckes dienlich ist. Insbesondere kann sie

- a) ihren Geschäftsbereich durch den Bau, den Kauf oder die Pacht anderer Linien bzw. Betriebe des öffentlichen Verkehrs oder weiterer Nebenbetriebe bzw. Nebengeschäfte erweitern
- b) mit anderen Gesellschaften Betriebs-, Gemeinschafts- oder Fusionsverträge abschliessen
- c) ihren Betrieb teilweise oder ganz an andere Gesellschaften übertragen oder verpachten
- d) Immobilien erwerben und, sofern sie für die Zwecke der Gesellschaft entbehrlich sind, veräussern
- e) die zur Erreichung ihres Gesellschaftszweckes über das Eigenkapital hinaus erforderlichen Geldmittel durch Obligationenanleihen, Bankkredite oder andere Darlehen beschaffen.

II. Grundkapital und Aktien

Art. 6

Das voll einbezahlte Grundkapital beträgt Fr. 13 100 000.-- und ist eingeteilt in

- 3 000 Namenaktien Kat. A von je Fr. 250.-- Nennwert
- 12 000 Namenaktien Kat. B von je Fr. 500.-- Nennwert
- 63 500 Namenaktien Kat. C von je Fr. 100.-- Nennwert

Es können Zertifikate für eine oder mehrere Aktien ausgegeben werden. Aktien und Zertifikate tragen die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates. Faksimilierung der Unterschriften ist zulässig.

Die Aktien sind unteilbar. Als Aktionär wird nur anerkannt, wer im Aktienbuch eingetragen ist. Das Aktienbuch wird durch die Verwaltung geführt. Pro Aktie wird nur ein Vertreter anerkannt.

Uebertragung und Uebergang von Aktien sowie die Bestellung dinglicher Rechte an den Aktien bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Verwaltungsrates. Die Genehmigung kann ohne Angabe von Gründen verweigert werden. Art. 686 Abs. 4 OR bleibt vorbehalten.

Art. 7

Die Gesellschaft hat auf dem Wege der Fusion die Aktiven und Passiven der Birseckbahn AG (BEB) in Arlesheim, der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG (BUeB) in Liestal und der Trambahngesellschaft Basel-Aesch AG (TBA) in Reinach, gemäss Uebernahmebilanz per 1. Januar 1974 wie folgt übernommen:

BEB: Aktiven Fr. 5 081 305.55, Passiven Fr. 1 081 305.55. Uebernahmepreis Fr. 4 000 000.--, der dadurch getilgt wird, dass den Aktionären der BEB für 15 000 Namenaktien und 5 000 Inhaberaktien der BEB zu Fr. 200.-- 40 000 Namenaktien Kat. C der BLT zu Fr. 100.-- zuerkannt werden

BUeB: Aktiven Fr. 2 084 456.05, Passiven Fr. 944 456.05. Uebernahmepreis Fr. 1 140 000.--, der dadurch getilgt wird, dass den Aktionären der BUeB für 3 700 Inhaber-Prioritätsaktien und 2 000 Inhaber-Stammaktien zu Fr. 200.-- 11 400 Namenaktien Kat. C der BLT zu Fr. 100.-- zuerkannt werden

TBA: Aktiven Fr. 1 834 157.10, Passiven Fr. 624 157.10. Uebernahmepreis Fr. 1 210 000.--, der dadurch getilgt wird, dass den Aktionären der TBA für

3 900 Inhaber-Prioritätsaktien und 8 200 Inhaber-Stammaktien zu Fr. 100.-- 12 100 Namenaktien Kat. C der BLT zu Fr. 100 zuerkannt werden.

Art. 8

Das Grundkapital kann jederzeit durch Beschluss der Generalversammlung erhöht werden.

Den bisherigen Aktionären steht im Verhältnis des Nennwertes ihres Aktienbesitzes ein Vorrecht auf die neuen Aktien zu, sofern der Beschluss über die Erhöhung des Grundkapitals nicht etwas anderes bestimmt (Art. 652 OR).

Die Emissionsbedingungen für die neuen Aktien werden vom Verwaltungsrat festgesetzt.

III. Gesellschaftsorgane

Art. 9

Die Organe der Gesellschaft sind:

- A. die Generalversammlung;
- B. der Verwaltungsrat;
- C. die Kontrollstelle.

A. Die Generalversammlung

Art. 10

Das oberste Organ der Gesellschaft ist die Generalversammlung der Aktionäre. Ihre statutengemässen Beschlüsse und Wahlen sind für alle Aktionäre verbindlich.

Art. 11

In die Kompetenz der Generalversammlung fällt die Beschlussfassung über:

- a) die Abnahme der Jahresrechnung, der Bilanz und des Geschäftsberichtes sowie die Verwendung des Aktivsaldos
- b) die Entlastung der Verwaltung
- c) die Wahl des Verwaltungsrates
- d) die Wahl der Kontrollstelle
- e) die Erhöhung oder Herabsetzung des Grundkapitals
- f) die Festsetzung und Abänderung der Statuten
- g) die Auflösung der Gesellschaft oder die Fusion mit anderen Unternehmungen
- h) die ihr durch gesetzliche Bestimmungen vorbehaltenen oder durch den Verwaltungsrat vorgelegten Gegenstände.

Art. 12

Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich im Laufe des ersten Semesters statt.

Ausserordentliche Generalversammlungen werden einberufen:

- a) wenn es der Verwaltungsrat beschliesst
- b) wenn es die Kontrollstelle verlangt
- c) auf schriftlich begründetes Begehren von Aktionären, die zusammen mindestens den zehnten Teil des Grundkapitals vertreten
- d) sowie in den übrigen vom Gesetz vorgesehenen Fällen.

Die Einberufung gemäss lt. b) und c) hat innert zwei Monaten seit Eingang des Begehrens zu erfolgen.

Art. 13

Die Einladung zur Generalversammlung der Aktionäre erfolgt durch den Verwaltungsrat spätestens 10 Tage vor der Versammlung, unter Bekanntgabe der Verhand-

lungsgegenstände.

Art. 14

Der Verwaltungsrat ist verpflichtet, Anträge von Aktionären, die ihm wenigstens vier Wochen vor der Generalversammlung schriftlich eingereicht werden, auf die Traktandenliste zu setzen. Bericht und Antrag erfolgen in der Versammlung.

Art. 15

Den Vorsitz in der Generalversammlung führt der Präsident des Verwaltungsrates, bei dessen Verhinderung der Vizepräsident oder ein anderes vom Verwaltungsrat bezeichnetes Mitglied des Verwaltungsrates.

Der Protokollführer wird vom Vorsitzenden bezeichnet. Er braucht nicht Aktionär zu sein.

Die Versammlung wählt durch offenes Handmehr aus den anwesenden Aktionären die Stimmzähler.

Der Präsident und der Protokollführer unterschreiben das Protokoll.

Art. 16

Die Aktionäre üben ihr Stimmrecht in der Generalversammlung im Verhältnis des gesamten Nennwertes der ihnen gehörenden Aktien aus. Eine Aktie der Kategorie A hat 5 Stimmen, eine Aktie der Kategorie B hat 10 Stimmen und eine Aktie der Kategorie C hat 2 Stimmen.

Bei Stimmgleichheit fällt der Präsident den Stichentscheid, bei Wahlen entscheidet das Los.

Jeder Aktionär kann sich an der Generalversammlung durch einen andern Aktionär vertreten lassen. Zur Vertretung ist eine schriftliche Vollmacht erforderlich.

Art. 17

Die Generalversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und der vertretenen Aktien beschlussfähig. Sie fasst ihre Beschlüsse mit der absoluten Mehrheit der vertretenen Aktienstimmen. Vorbehalten bleiben die zwingenden Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts.

Art. 18

Beschlüsse, welche eine Erhöhung oder Herabsetzung des Grundkapitals, Erweiterung oder Beschränkung des Geschäftsbereiches, Vereinigung mit einer andern Gesellschaft, Auflösung der Gesellschaft oder Abänderung der Statuten beinhalten, können nur in einer Generalversammlung gefasst werden, in welcher mindestens $\frac{2}{3}$ des gesamten Aktienkapitals vertreten sind.

Für den Fall, dass an dieser ersten Generalversammlung nicht $\frac{2}{3}$ aller Aktien vertreten sein sollten, kann auf den gleichen Tag anschliessend an die erste eine zweite Versammlung einberufen werden, in welcher die in Absatz 1 erwähnten Beschlüsse mit der absoluten Mehrheit der vertretenen Aktienstimmen gefasst werden können.

Die zwingenden Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts bleiben vorbehalten.

Art. 19

Wahlen und Abstimmungen erfolgen geheim. Die Generalversammlung kann jedoch, sofern kein Widerspruch erhoben wird, offene Stimmabgabe beschliessen.

B. Der Verwaltungsrat

Art. 20

Die oberste Leitung wird einem Verwaltungsrat von höchstens 25 Mitgliedern übertragen.

Der Kanton Basel-Landschaft hat Anspruch auf das Verwaltungsratspräsidium. Im übrigen wird die Sitzverteilung wie folgt geregelt:

Kanton Basel-Landschaft	9 Sitze
davon je ein Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrskommission und der Basellandschaftlichen Kantonalbank	
Kanton Basel-Stadt	3 Sitze
Kanton und Gemeinden Solothurn	3 Sitze
Bund	2 Sitze
Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft	6 Sitze
Personalvertreter	2 Sitze

Die Vertreter des Bundes werden vom Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes bestimmt, die Vertreter der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn von den zuständigen kantonalen bzw. kommunalen Behörden.

Die Gemeindevertreter des Kantons Basel-Landschaft werden durch die Generalversammlung gewählt. Dabei ist die Generalversammlung gehalten, die einzelnen Teilgebiete des Kantons

angemessen zu berücksichtigen.

Die Personalvertreter werden auf Vorschlag des Personals oder seiner Verbände durch die Generalversammlung gewählt.

Art. 21

Die ordentliche Amtsdauer der durch die Generalversammlung gewählten Mitglieder des Verwaltungsrates beträgt drei Jahre. Sie beginnt jeweils mit der ordentlichen Generalversammlung. Bei einer Ersatzwahl treten die neugewählten Mitglieder in die Amtsdauer ihrer Vorgänger ein.

Art. 22

Mitglieder des Verwaltungsrates, soweit sie nicht den Bund, die Kantone oder die Gemeinden vertreten, haben bei ihrem Amtsantritt Aktien im Nennwert von 1 000 Franken bei der Basellandschaftlichen Kantonalbank, Filiale Arlesheim, zu hinterlegen.

Diese Pflichtaktien bleiben während der Amtsdauer und nach deren Ablauf bis zur Entlastung des betreffenden Verwaltungsratsmitgliedes durch die Generalversammlung hinterlegt. Sie sind während der Dauer der Hinterlegung unveräusserlich und unpfändbar.

Art. 23

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung des Präsidenten. Jedes Mitglied und die Direktion sind berechtigt, beim Vorsitzenden schriftlich die Einberufung einer Sitzung zu verlangen.

Der Verwaltungsrat ist beschlussfähig, wenn die Hälfte seiner Mitglieder, aufgerundet auf die nächste ganze Zahl, anwesend ist. Bei Wahlen und Abstimmungen entscheidet die einfache Stimmenmehrheit. Im Falle von Stimmgleichheit entscheidet bei Abstimmungen der Vorsitzende durch Stichentscheid, bei Wahlen das Los.

Ueber die Verhandlungen des Verwaltungsrates wird ein Protokoll geführt, das vom Vorsitzenden und vom Protokollführer unterzeichnet wird.

Art. 24

Dem Verwaltungsrat obliegt die Geschäftsführung. In seine Kompetenz fallen alle Gegenstände, die nicht kraft Gesetz, Statuten oder Reglement in die Kompetenz eines anderen Gesellschaftsorgans fallen.

Der Verwaltungsrat bezeichnet diejenigen Personen, welche für die Gesellschaft kollektiv zu zweien zeichnungsberechtigt sind.

Art. 25

Mit Ausnahme der Wahl des Präsidenten konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst.

Die Entschädigungen und das Sitzungsgeld des Verwaltungsrates und der Delegation werden vom Verwaltungsrat in eigener Kompetenz festgesetzt.

Art. 26

Aus der Mitte des Verwaltungsrates wird eine Delegation von höchstens neun Mitgliedern gebildet. Der Verwaltungsrat überträgt dieser innerhalb des gesetzlich zulässigen Rahmens einen in einem Reglement festzulegenden Teil seiner Befugnisse. In der Kompetenz des Verwaltungsrates verbleibt in jedem Fall die Beschlussfassung über das Jahresbudget.

Der Delegation sollen angehören der Präsident und der Vizepräsident des Verwaltungsrates, je zwei Vertreter des Kantons Basellandschaft und der basellandschaftlichen Gemeinden sowie je ein Vertreter des Bundes und der Kantone Basel-Stadt und Solothurn.

Art. 27

Zur Besorgung der laufenden Geschäfte wählt der Verwaltungsrat eine Direktion. Die Obliegenheiten der Direktion werden in einem vom Verwaltungsrat zu erlassenden Reglement im einzelnen bestimmt.

Gegenteiliger Beschluss des Verwaltungsrates bei der Behandlung einzelner Geschäfte vorbehalten, wohnt die Direktion den Sitzungen des Verwaltungsrates und der Delegation mit beratender Stimme und dem Recht auf Antragstellung bei.

C. Die Kontrollstelle

Art. 28

Die Generalversammlung wählt vier Revisoren als Kontrollstelle. Einer der Revisoren muss Büchersachverständiger sein; er ist als Obmann zu bezeichnen. Die erste Amtsdauer der Kontrollstelle beträgt ein Jahr, die nachfolgenden drei

Jahre. Die landrätliche Finanzkommission des Kantons Basel-Landschaft hat das Recht, eines ihrer Mitglieder in die Kontrollstelle zu entsenden.

Die Revisoren brauchen nicht Aktionäre zu sein. Sie dürfen nicht Mitglieder des Verwaltungsrates oder Angestellte der Gesellschaft sein.

Die Revisoren haben die in Art. 728 - 730 OR festgelegten Rechte und Pflichten. Die Kontrollstelle hat in ihrem Bericht festzustellen, ob die Rechnungen durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde genehmigt und welche Vorbehalte von ihr allenfalls angebracht worden sind (Art. 72, Abs. 3 Eisenbahngesetz). Ohne Vorlage ihres Berichtes und Antrages kann die Generalversammlung über die Jahresrechnung und Bilanz nicht Beschluss fassen.

Die Revisoren sind gehalten, der ordentlichen Generalversammlung beizuwohnen.

Der Obmann und die amtierenden Revisoren erhalten eine vom Verwaltungsrat festgesetzte Entschädigung.

Art. 29

Der Verwaltungsrat kann die Kontrollstelle jederzeit zur Vornahme von Zwischenrevisionen heranziehen.

Art. 30

Den Revisoren ist untersagt, von den bei der Ausführung ihres Auftrages gemachten Wahrnehmungen einzelnen Aktionären oder Dritten Kenntnis zu geben.

IV. Jahresrechnung und Bilanzvorschriften

Art. 31

Die Rechnungen sind alljährlich auf den 31. Dezember abzuschliessen. Für die Aufstellung der Jahresrechnung und Bilanz gelten die bundesrechtlichen Vorschriften über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und soweit diese nicht besondere, davon abweichende Vorschriften enthalten, die Bestimmungen des schweizerischen Obligationenrechtes.

Spätestens 10 Tage vor der ordentlichen Generalversammlung sind die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz mit dem Bericht der Kontrollstelle sowie der Geschäftsbericht und die Anträge über die Verwendung des Reingewinns zur Einsicht der Aktionäre am Sitz der Direktion aufzulegen.

Art. 32

Ein nach Deckung sämtlicher Aufwendungen der Erfolgsrechnung mit Einschluss der vorgeschriebenen oder von der Generalversammlung beschlossenen Abschreibungen allfällig verbleibender Reingewinn ist wie folgt zu verwenden:

- a) Einlage von 10 % in die allgemeine Reserve, bis diese die Höhe von 30 % des einbezahlten Grundkapitals erreicht hat
- b) der Rest steht zur Verfügung der Generalversammlung
- c) eine Dividende wird nicht ausgerichtet.

Art. 33

Gutschriften und Belastungen der Abschreibungsrechnung richten sich nach der vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erlassenen Abschreibungsordnung.

Die allgemeine Reserve darf nur zur Deckung von Bilanzverlusten verwendet werden.

V. Auflösung und Liquidation

Art. 34

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft erfolgt die Liquidation unter Beobachtung der zwingenden gesetzlichen Vorschriften durch den Verwaltungsrat, sofern sie nicht durch Beschluss der Generalversammlung anderen Personen, insbesondere einer Treuhandgesellschaft übertragen wird.

VI. Bekanntmachungen, Einladungen und Mitteilungen

Art. 35

Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen im Schweizerischen Handelsamtsblatt, im Amtsblatt des Kantons Basellandschaft, im Kantonsblatt des Kantons Basel-Stadt und im Kantonsblatt des Kantons Solothurn.

Die Einladungen und Mitteilungen an die Aktionäre erfolgen mittels eingeschriebenen Briefes an die der Gesellschaft bekanntgegebene und im Aktienbuch vermerkte Adresse.

VII. Uebergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 36

Diese Statuten treten nach ihrer Genehmigung durch die Generalversammlung ~~und das Eidg. Amt für Verkehr~~ in Kraft. Sie ersetzen diejenigen der ehemaligen Birsigthalbahn AG vom 5. September 1973.

Art. 37

Unmittelbar nach Genehmigung dieser Statuten durch die Generalversammlung ist der Verwaltungsrat gemäss Art. 20 neu zu bestellen. Seine erste Amtsdauer endet mit der ordentlichen Generalversammlung 1977.

Die Generalversammlung der Baselland Transport AG hat am 1974 die vorstehenden Statuten beschlossen.

Der Präsident:

Vizepräsident
Der Protokollführer:

Arlesheim, den



X museu...uttenz : < 5/5 >

T

**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

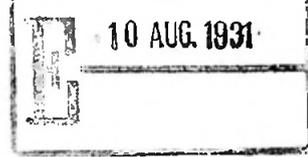




Bern, den 7. August 1931.

Nr. 328/106.

An das



Sekretariat der Ueberlandbahn Basel-Liestal
Herrn Dr. Wirth,

L i e s t a l .

=====

Vorlage vom 24. Juni 1931

betreffend

Erstellung des zweiten Geleises Birsfelderstrasse-MuttENZ,
km 1,778 bis 2,444 und eines neuen Abstellgeleises bei km
2,900 in MuttENZ.

Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft vom
3. August 1931.

=====

Wir beehren uns, Ihnen die Genehmigung der oben bezeichneten
Vorlage hiermit anzuzeigen.

V o r b e h a l t e :

1. Allfällige Rechte Dritter bleiben vorbehalten.
2. Hinsichtlich der Lichtraumverhältnisse sind die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten.
3. Das neue Stumpengeleise ist mit einem zweckdienlichen Abschluss zu versehen.
4. Mit dem Schienenmaterial sind die üblichen Proben vorzunehmen, deren Ergebnisse Sie uns bekanntgeben wollen.
5. Beginn und Vollendung der Arbeiten wollen Sie uns zwecks allfälliger Anordnung von Besichtigungen rechtzeitig melden.

Wir ersuchen Sie noch um gefl. Einsendung eines weiteren Plan-
satzes zu unsern Akten. Falls Sie auch ein mit unserm Genehmigungsver-
merk versehenes Exemplar zu besitzen wünschen, so wollen Sie ein
solches zur Abstempelung & Rücksendung beilegen.

Abschrift an den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

EISENBAHNABTEILUNG

Technischer Dienst:

Pauli



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**





BASEL, den, 15. September 1931.

Basler Straßenbahnen

Direktion

H

An die

Basellandschaftliche Ueberlandbahn.

Herrn Dr. V e i t - Gysin, Präsident des Verwaltungsrates.

L I E S T A L .

=====

Wir beziehen uns auf die Zuschrift No. 328/106 der Eisenbahnabteilung des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement vom 28. August 1931 betreffend die Schienenmaterialproben für das zweite Geleise und das Abstellgeleise in Muttenz und senden Ihnen in der Beilage die beiden Atteste für chemische Analysen und Festigkeitsproben im Original, nebst dem bezüglichen Begleitschreiben zur gefl. Unterzeichnung und Weiterleitung an das Eisenbahndepartement.

Hochachtungsvoll:

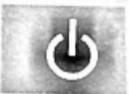
Basler Strassenbahnen

Der Direktor:

Weitergeleitet 19.9.1931. d.

Beilagen: 2 Prüfungsatteste.

1 Begleitschreiben.



X museu...utten: < 5/5 >

-
-
- T**
-
-
-
-
-
-
-
-
-

**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

1936

V E R T R A G

=====

für den
Betrieb der Ueberlandbahn von Basel nach Pratteln.

Zwischen der
Verwaltung der Basler Strassenbahnen
vorbehältlich der Ratifizierung
durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

einerseits
und der
Basellandschaftlichen Ueberlandbahn A.-G. in Liestal

andererseits
ist folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage St. Jakob-Pratteln der Verwaltung der Basler Strassenbahnen. Diese übernimmt den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn vom 4. April 1914 resp. 22. Juni 1916 und bezahlt der Gesellschaft für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins, bestehend aus einer zweieinhalbprozentigen Verzinsung des Baukapitals und der reglementarischen Einlage in den Erneuerungsfonds.

Die Verzinsung des Baukapitals ist in vierteljährlichen Raten zahlbar, jeweilen auf Ende des Kalenderquartals; die Einlagen in den Erneuerungsfonds werden der Gesellschaft auf Jahresende gutgeschrieben.

§ 2.

Für die Stromlieferung für den Bahnbetrieb tritt die Verwaltung der Basler Strassenbahnen an Stelle der Ueberlandbahn in den von dieser mit der Genossenschaft Elektra Birseck abgeschlossenen Vertrag.

§ 3.

Die Rechnungsführung über den Erneuerungsfonds, der von der Pächterin mit 4 % zu verzinsen ist, wird den Basler Strassenbahnen übertragen. Der Zins ist zahlbar auf Jahresende.

Für die Einlagen und Entnahmen aus dem Fonds sind die eidgenössischen Vorschriften und die Kontrolle des eidgenössischen Amtes für Verkehr massgebend.

§ 4

Die Verpflichtung, welche die Verwaltung der Basler Strassenbahnen auf sich nimmt, umfasst den gesamten Betriebsdienst inklusive Stromlieferung, die Bahnpolizei, die Bahnbewachung, den Unterhalt der Bahn, die Stellung des Rollmaterials, die Versicherung des Personals, der Passagiere und Drittpersonen und die Erledigung der Reklamationen, welche den Betrieb betreffen. In der Verpflichtung nicht inbegriffen sind allfällige Abgaben und Steuern für das Baukapital.

§ 5.

Die Aufstellung der Fahrpläne ist Sache der Pächterin. Die Strecke St. Jakob-Pratteln wird in den Tarif der Basler Strassenbahnen einbezogen. Fahrpläne und Tarife sind dem Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn jeweilen zur Anbringung von Wünschen zur Kenntnis zu bringen. Bei allfälligen Differenzen ist der Entscheid des eidgenössischen Amtes für Verkehr massgebend.

§ 6.

Alle Einnahmen der Strecke gehören ausschliesslich der Verwaltung der Basler Strassenbahnen.

§ 7.

Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten zu Lasten des Baukontos bedürfen der Zustimmung der Basler Strassenbahnen und werden unter deren Bauleitung durch die Basellandschaftliche Ueberlandbahn ausgeführt.

§ 8.

Der Ueberlandbahn-Gesellschaft werden alljährlich rechtzeitig die Ausweise zur Aufstellung der Jahresrechnung nach den Vorschriften der eidgen. Aufsichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

§ 9.

Dieser Vertrag tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1937 in Kraft und dauert fünf Jahre; er ist für weitere fünf Jahre gültig, wenn er nicht vor Ablauf des vierten Jahres von einem der Kontrahenten gekündigt worden ist. Der Vertrag vom 3./5. Januar 1921 mit Nachtrag vom 12./16. September 1922 wird dadurch aufgehoben und ersetzt.

§ 10.

Die Entscheidung in Streitigkeiten fällt den ordentlichen Gerichten und in höchster Instanz dem Bundesgericht zu.

§ 11.

Die Gesellschaft wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte für die Genehmigung dieses Vertrages durch die Bundesbehörden tun.



museu...uttenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

V E R T R A G

für den

Betrieb der Ueberlandbahn von Basel nach Pratteln

zwischen

den BASLER VERKEHRS-BETRIEBEN

vorbehältlich der Ratifikation durch die zuständigen Behörden

des Kantons Basel-Stadt

einerseits

und der

BASELLANDSCHAFTLICHEN UEBERLANDBAHN AG in Liestal

andererseits.

§ 1

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage Kantonsgrenze-Pratteln den Basler Verkehrs-Betrieben. Diese übernehmen den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession und bezahlen der Verpächterin für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins, bestehend aus einer variablen Verzinsung des Nettobaukapitals, einer vom Geschäftsergebnis abhängigen Prämie und der regulatorischen Einlage in die Abschreibungsrechnung.

§ 2

Unter Nettobaukapital werden die Bauinvestitionen der Verpächterin abzüglich Abschreibungen verstanden.

Zuwendungen Dritter, wie Subventionen, unentgeltliche Abtretungen usw., sowie Auslagen für Veränderungen der Bahnanlage dürfen nur mit Zustimmung der Pächterin zum Baukapital geschlagen werden.

§ 3

Der Zinsfuss für die Verzinsung des Nettobaukapitals beträgt jeweilen 1 % weniger als der mittlere Zinsfuss der Kantonalbanken von Basel-Stadt und -Land für I. Hypotheken auf normalen Unterpfändern.

Die vom Geschäftsergebnis abhängige Prämie beträgt 3 % des im Vorjahre erzielten Betriebsüberschusses der Basler Verkehrs-Betriebe auf ihrem ganzen Netze.

Vom Betriebsüberschuss sind Zuschüsse in irgendwelcher Form und Subventionen der öffentlichen Hand abzuziehen, sofern sie in den Betriebseinnahmen enthalten sind.

Der gemäss Absatz 1 und 2 errechnete Pachtzins beträgt im Minimum 2 %, im Maximum 3 % des Nettobaukapitals.

§ 4

Der Pachtzins ist in vierteljährlichen Raten jeweilen auf Ende des Kalenderquartals zahlbar. Die Einlagen in die Abschreibungsrechnung werden der Verpächterin auf Jahresende überwiesen.

§ 5

Für die Dauer dieses Vertrages tritt die Pächterin an Stelle der Verpächterin in den von dieser mit der Genossenschaft Elektra Birseck über die Stromlieferung für den Bahnbetrieb abgeschlossenen Vertrag.

§ 6

Die Verpächterin verwaltet die Einlagen in die Abschreibungsrechnung.

Für die Einlagen und Entnahmen sind die bei Vertragsabschluss geltenden eidgenössischen Vorschriften massgebend.

§ 7

Die Verpflichtung, welche die Pächterin auf sich nimmt, umfasst den gesamten Betriebsdienst einschliesslich Stromlieferung, Bahnpolizei, Bahnbewachung, Unterhalt der Bahn, Stellung des Rollmaterials, Versicherung des Personals, der Passagiere und Drittpersonen. In der Verpflichtung nicht inbegriffen sind allfällige Abgaben und Steuern für das Baukapital.

Soweit die Ausgaben für den Unterhalt der Bahn während der Vertragsdauer in einem Kalenderjahr den Betrag von durchschnittlich Fr. 45'000.- übersteigen, ist der Mehrbetrag von der Verpächterin zu tragen. Die Pächterin schiesst den Mehrbetrag der Verpächterin während der Vertragsdauer zinslos vor und amortisiert ihn solange als der Pachtvertrag in Kraft ist in jährlichen Raten von einem Zwanzigstel.

§ 8

Die Pächterin stellt die Fahrpläne auf. Die Strecke Kantons-grenze-Pratteln wird in den Tarif der Pächterin einbezogen. Fahrpläne und Tarife sind der Verpächterin jeweilen zur Anbringung von allfälligen Wünschen zur Kenntnis zu bringen. Bei Differenzen entscheidet das Eidg. Amt für Verkehr.

§ 9

Der gesamte Ertrag aus der verpachteten Strecke (Betriebseinnahmen, Unterpachtzinse, Mietzinse usw.) gehört der Pächterin.

§ 10

Jede Veränderung der verpachteten Bahnanlage und des Baukontos bedarf der Zustimmung der Pächterin. Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten zu Lasten des Baukontos werden durch die Verpächterin als Bauherrin unter der Bauleitung der Pächterin ausgeführt.

§ 11

Der Verpächterin werden alljährlich rechtzeitig die Unterlagen zur Aufstellung der Jahresrechnung nach den Vorschriften der eidgenössischen Aufsichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

§ 12

Dieser Vertrag tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1951 in Wirksamkeit und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er kann jederzeit auf Jahresende, frühestens jedoch auf den 31. Dezember 1960 unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von 5 Jahren gekündigt werden. Er ersetzt den Vortrag vom 2. Juni 1937/10. Januar 1938.

§ 13

Die Verpächterin wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte für die Genehmigung dieses Vertrages durch die Bundesbehörden tun.

Liestal, den 24. April 1951

Basel, den 24. April 1951

BASELLANDSCHAFTLICHE

BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

UEBERLANDBAHN AG:

Der Direktor:

sig. Abegg sig. Wirtel

sig. Wirscher

Genehmigt von der Generalversammlung der
Basellandschaftlichen Ueberlandbahn am

25. Mai 1951

Genehmigt von Verwaltungsrat der Basler
Verkehrs-Betriebe am 16. Mai 1951



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

1951
+ 59. 1957

V E R T R A G

für den

Betrieb der Ueberlandbahn von Basel nach Pratteln

zwischen

den BASLER VERKEHRS-BETRIEBEN und

der BASELLANDSCHAFTLICHEN UEBERLANDBAHN AG in Liestal



museu...utter



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Kopie.

Liestal, den 16. September 1931.

An die

Direktion der Eisenbahnabteilung des
Schweiz. Post-und Eisenbahndepartement.

B e r n.

Wir nehmen höflich Bezug auf Ihre Zuschrift No.328/106 vom 28. August 1931 betreffend die Schienenmaterialproben für das zweite Geleise und das neue Abstellgeleise in Muttetz und beehren uns, Ihnen in der Beilage die beiden Atteste für chemische Analysen und Festigkeitsproben im Original zur gefl. Bedienung zu unterbreiten.

Hochachtungsvoll

Der Präsident:

sig. Dr.A.Veit-Gysin

Der Sekretär

sig. Wirth.

Beilage: 2 Prüfungsatteste.

Basellandschaftliche Ueberlandbahn Liestal

Mitglieder des Verwaltungsrates in den ersten 25 Betriebsjahren

<u>Name</u>	<u>Eintritt</u>	<u>Austritt</u>
1. Dr. Carl Tanner, a. Regierungsrat, Liestal	21.2.20	14.12.22
2. Dr. Alfred Veit-Gysin, Advokat, Liestal	21.2.20	
3. Arnold Gysin, a. Direktor der Basler Strassenbahnen, Basel	21.2.20	19.10.22
4. Dr. H.C. Bernhard Jäggi, Präsident der Verwaltungskommission des VSK Freidorf	21.2.20	30. 5.44
5. Arnold Meyer, Architekt, Pratteln	21.2.20	22. 5.45
6. Dr. Fritz Ramstein, Basel	21.2.20	
7. Rudolf Rüdin, a. Landrat, Muttenz	21.2.20	23. 6.33
8. Dr. Oskar Stutz, Advokat, Liestal	21.2.20	28. 8.23
9. Dr. Albert Wirth, Bankdirektor, Liestal	21.2.20	
10. Carl Spinnler, a. Regierungsrat, Liestal	19.10.22	6. 7.25
11. Arthur Oettinger-Meili, Vorsteher des Verkehrsbüros Basel	19.10.22	15. 5.28
12. Hans Strübin-Köchlin, a. Gemeinderat, Liestal	28. 8.23	11. 5.27
13. Jakob Mosimann, Regierungsrat, Birsfelden	6. 7.25	
14. Carl Spinnler, a. Gemeinderat, Liestal	11. 5.27	18. 5.36
15. Dr. Erich Bolza, Departementssekr., Basel	15. 5.28	
16. Dr. Hermann Meyer, Anwalt, Muttenz	23. 6.33	17. 6.36
17. Paul Brodbeck, Gemeindepräsident, Liestal	17. 6.36	
18. Prof. Dr. Kurt. Leupin, Nationalrat, Muttenz	17. 6.36	
19. Otto Zellweger, Direktor, Freidorf	30. 5.44	
20. Ernst Zulauf, Gemeinderat, Pratteln	22. 5.45	

Präsidenten des Verwaltungsrates

1. Dr. Carl Tanner, a. Regierungsrat, Liestal	21. 2.20	14.12.22
2. Dr. Alfred Veit-Gysin, Advokat, Liestal	14.12.22	

Vize-Präsidenten des Verwaltungsrates

1. Dr. Alfred Veit-Gysin, Advokat, Liestal	21. 2.20	14.12.22
2. Carl Spinnler, a. Regierungsrat, Liestal	19.10.22	6. 7.25
3. Jakob Mosimann, Regierungsrat, Birsfelden	6. 7.25	

4 Basler Verkehrsbetriebe

- ✓ Moser, Betriebsinspektor
- ✓ Euter, Bahningenieur
- ✓ Portmann, Vorsteher des Rechnungswesens
- ✓ Dr. Brüstlein, Sekretär

2 Birseckbahn

- ✓ Peter Sarasin-Alioth, Präsident
- Dr. H. Gschwind, Regierungsrat Ch. Wilke-Rudin, Arlesheim

2 Trambahn Basel-Aesch

- ✓ J. Vögel, Präsident
- ✓ X. Schneider, Aktuar und Kassier

Waldenburgerbahn

- ✓ Dr. A. Veit-Gysin, Advokat, Liestal
- ✓ Dr. B. Christen, Bankdirektor, Liestal

1 a. Verwaltungsratspräsident

- ✓ Dr. Carl Tanner, Liestal

2 Basler Kantonalbank

- ✓ Stohler, Bankpräsident
- ✓ Wittmer, Direktor

4 Basellandschaftliche Kantonalbank

- ✓ Max Seifert, Bankpräsident
- ✓ Emil Zeller, Vize-Direktor
- ✓ Hans Wagner, Prokurist
- ✓ Emil Amport, Prokurist

2 Gemeinde Muttenz

- ✓ Hans Jourdan, Vize-Präsident
- ✓ Hugo Vögtlin, Gemeinderat

2 Gemeinde Pratteln

- ✓ Martin Wüthrich, Gemeindeverwalter (Ernst Zulauf, Gemeinderat)
- (Emil Seiler, Gemeinderat)

1 Birsigtalbahn

- ✓ O. Leuenberger, Chef-Buchhalter (Regierungsrat Mosimann)

1 Elektra Birseck

- ✓ Alois Renz, Vize-Direktor

Basellandschaftliche Ueberlandbahn

Mingeladen zur Erinnerungsfeier sind:

9 Verwaltungsräte:

- ✓ Dr. A. Veit-Gysin, Anwalt, Liestal
- ✓ Jakob Mosimann, Regierungsrat, Birsfelden
- ✓ Dr. Albert Wirth, Bankdirektor, Liestal
- ✓ Dr. Erich Bolza, Departementssekretär, Basel
- ✓ Ernst Zulauf, Gemeinderat, Pratteln
- ✓ Prof. Dr. Kurt Leupin, Gemeindepräsident, Muttenz
- ✓ Dr. Fritz Ramstein, Basel
- ✓ Paul Brodbeck, Gemeindepräsident, Liestal
- ✓ Otto Zellweger, Direktor, Freidorf

1 Rechnungsführer

Georg Scheuermann, Frenkendorf

2 Rechnungsrevisoren

- ✓ Dr. Erwin Christen, Bankdirektor, Liestal
- ✓ Emil Seiler, Gemeinderat, Pratteln

6 Presseleute

- ✓ Hans Bühler, Neue Basellandschaftliche Volkszeitung, Pratteln
- ✓ Marius Rigler, Nationalzeitung, Basel
- ✓ Werner Hungerbühler, Basler Arbeiter-Zeitung, Basel
- ✓ Alfred Kundert, Landschäftler
- ✓ Karl Keller, Basler Nachrichten
- ✓ Frank Müddin, Basellandschaftliche Zeitung

3 Siedlungsgenossenschaft Freidorf

- ✓ Dr. H. Faucherre, Direktor
- ✓ Willy Geyor
- ✓ W. Kreuter, Direktor (Direktor O. Zellweger)

1 a. Bahningenieur

- ✓ G. Graber

1 Baudirektion

- ✓ Franz Hegner, Ingenieur

1 a. Strassenbahndirektor

- ✓ Alfred Gysin, Ingenieur, Basel

2 Regierungsrat Basel-Stadt

- ✓ Dr. C. Miville, Regierungsrat

1 Regierungsrat Baselland

- ✓ H. Leupin, Regierungsrat



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**



UNTERHALTUNGSPROGRAMM

anlässlich der JUBILAEUMS - Generalversammlung der
Basellandschaftlichen Ueberlandbahn

vom 17. Juni 1946 im Genossenschaftshaus im FREIDORF

- | | | |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Orchester Freidorf | Feuert los | Marsch v. Holzmann |
| 2. Volkschor Freidorf | Rütlilied | R. Wyss (für gem. Chor
bearbeitet v.
A. Goepfert |
| 3. Tanz | Fräuleins Ludin | |
| 4. Polonaise A-dur | Frl. Elisabeth Meister | Chopin |
| 5. Volkschor Freidorf | a) Spielend mit des
Lichtes Glanz | Volksweise |
| | b) s'Chilchli | E. Grolimund |
| 6. Orchester Freidorf | Kaiser-Walzer | Walzer v. Joh. Strau |
| 7. Tanz | Fräuleins Ludin | |
| 8. Schülerinnen der
Modernen Haushal-
tungsschule, Freidorf | a) Mon hameau | v. Jacques Dalcroze |
| | b) Les petits chevriers | v. J. Bovet |
| 9. Hochzeitstag auf
Troidhaugen | Frl. Elisabeth Meister | v. Grieg |
| 10. Schülerinnen der
Modernen Haushal-
tungsschule, Freidorf | a) Frühlingsglaube | v. Franz Schubert |
| | b) Das si die Tage | v. Cas. Meister |
| 11. Orchester Freidorf | Gold und Silber | Walzer v. Franz Léhar |
| 12. Orchester Freidorf | Hochzeitszug in
Liliput | Charakterstück von
S. Translateur. |



museu..ultenz :



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Normalerweise zur Generalversammlung erschienen sind:

- ✓ 1. Herr Max Bächlin, Verwalter der Christoph Merian'schen Stiftung
- ✓ 2. Herr Rapp, Basel
- ✓ 3. Herr Wild, Direktor der Chemischen Fabrik Schweizerhalle
- ✓ 4. Herr Dr. Saladin, Direktor der Säurefabrik Schweizerhalle
- ✓ 5. Gemeinderat Frenkendorf
- ✓ 6. Herr Direktor Leuthold
- ✓ 7. Herr Arnold Meyer, Architekt, Pratteln
- ✓ 8. Verzinkerei Pratteln
- 9. Herr Eglin, alt Baumeister, MuttENZ
- 10. Herr Schorr-Henzi, MuttENZ

Weitere Eingeladene:

- ✓ 1. Dr. Manfred Veit, Advokat, Liestal



museu



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

NACHTRAG Nr. 1

zum Pachtvertrag vom 24. April 1951

zwischen

den BASLER VERKEHRS-BETRIEBEN

und der

BASELLANDSCHAFTLICHEN UEBERLANDBAHN

§ 1

Der in § 7 Abs. 2 des Pachtvertrages genannte Betrag von Fr. 45'000.-- für den jährlichen Unterhalt wird auf Fr. 60'000.-- erhöht, und zwar erstmals für das Jahr 1957.

Liestal, den 18. Aug. 1957

Basellandschaftliche Überlandbahn

Angy Liestal

Basel, der 16. Oktober 1957

BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

Der Direktor:

Krieger



museu...uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Vertrag

für den

Betrieb der Ueberlandbahn von Basel nach Pratteln

zwischen den

Basler Verkehrs-Betrieben

vorbehältlich der Ratifikation durch die zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt

einerseits, und der

Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG. in Liestal

anderseits.

§ 1

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn mit Sitz in Liestal verpachtet ihre Bahnanlage Kantons-grenze—Pratteln den Basler Verkehrs-Betrieben. Diese übernehmen den Betrieb der Strecke auf eigene Rechnung nach den Bestimmungen der Konzession und bezahlen der Verpächterin für die Benützung der Anlage einen jährlichen Pachtzins, bestehend aus einer variablen Verzinsung des Nettobaukapitals, einer vom Geschäftsergebnis abhängigen Prämie und der reglementarischen Einlage in die Abschreibungsrechnung.

§ 2

Unter Nettobaukapital werden die Bauinvestitionen der Verpächterin abzüglich Abschreibungen verstanden.

Zuwendungen Dritter, wie Subventionen, unentgeltliche Abtretungen usw., sowie Auslagen für Veränderungen der Bahnanlage dürfen nur mit Zustimmung der Pächterin zum Baukapital geschlagen werden.

§ 3

Der Zinsfuß für die Verzinsung des Nettobaukapitals beträgt jeweilen 1% weniger als der mittlere Zinsfuß der Kantonalbanken von Basel-Stadt und -Land für I. Hypotheken auf normalen Unterpfändern.

Die vom Geschäftsergebnis abhängige Prämie beträgt 3‰ des im Vorjahre erzielten Betriebsüberschusses der Basler Verkehrs-Betriebe auf ihrem ganzen Netze.

Vom Betriebsüberschuss sind Zuschüsse in irgendwelcher Form und Subventionen der öffentlichen Hand abzuziehen, sofern sie in den Betriebseinnahmen enthalten sind.

Der gemäß Absatz 1 und 2 errechnete Pachtzins beträgt im Minimum 2%, im Maximum 3% des Nettobaukapitals.

§ 4

Der Pachtzins ist in vierteljährlichen Raten jeweils auf Ende des Kalenderquartals zahlbar. Die Einlagen in die Abschreibungsrechnung werden der Verpächterin auf Jahresende überwiesen.

§ 5

Für die Dauer dieses Vertrages tritt die Pächterin an Stelle der Verpächterin in den von dieser mit der Genossenschaft Elektra Birseck über die Stromlieferung für den Bahnbetrieb abgeschlossenen Vertrag.

§ 6

Die Verpächterin verwaltet die Einlagen in die Abschreibungsrechnung.

Für die Einlagen und Entnahmen sind die bei Vertragsabschluß geltenden eidgenössischen Vorschriften maßgebend.

§ 7

Die Verpflichtung, welche die Pächterin auf sich nimmt, umfaßt den gesamten Betriebsdienst einschließlich Stromlieferung, Bahnpolizei, Bahnbewachung, Unterhalt der Bahn, Stellung des Rollmaterials, Versicherung des Personals, der Passagiere und Drittpersonen. In der Verpflichtung nicht inbegriffen sind allfällige Abgaben und Steuern für das Baukapital.

Soweit die Ausgaben für den Unterhalt der Bahn während der Vertragsdauer in einem Kalenderjahr den Betrag von durchschnittlich Fr. 45 000. — übersteigen, ist der Mehrbetrag von der Verpächterin zu tragen. Die Pächterin schießt den Mehrbetrag der Verpächterin während der Vertragsdauer zinslos vor und amortisiert ihn solange, als der Pachtvertrag in Kraft ist, in jährlichen Raten von einem Zwanzigstel.

§ 8

Die Pächterin stellt die Fahrpläne auf. Die Strecke Kantonsgrenze—Pratteln wird in den Tarif der Pächterin einbezogen. Fahrpläne und Tarife sind der Verpächterin jeweils zur Anbringung von allfälligen Wünschen zur Kenntnis zu bringen. Bei Differenzen entscheidet das Eidgenössische Amt für Verkehr.

§ 9

Der gesamte Ertrag aus der verpachteten Strecke (Betriebseinnahmen, Unterpachtzinse, Mietzinse usw.) gehört der Pächterin.

§ 10

Jede Veränderung der verpachteten Bahnanlage und des Baukontos bedarf der Zustimmung der Pächterin. Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten zu Lasten des Baukontos werden durch die Verpächterin als Bauherrin unter der Bauleitung der Pächterin ausgeführt.

§ 11

Der Verpächterin werden alljährlich rechtzeitig die Unterlagen zur Aufstellung der Jahresrechnung nach den Vorschriften der eidgenössischen Aufsichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

§ 12

Dieser Vertrag tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1951 in Wirksamkeit und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er kann jederzeit auf Jahresende, frühestens jedoch auf den 31. Dezember 1960 unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von 5 Jahren gekündigt werden. Er ersetzt den Vertrag vom 2. Juni 1937/10. Januar 1938.

§ 13

Die Verpächterin wird zu gegebener Zeit die nötigen Schritte für die Genehmigung dieses Vertrages durch die Bundesbehörden tun.

Liestal, den 24. April 1951.

Basel, den 24. April 1951.

Basellandschaftliche Ueberlandbahn AG.

sig.: *Abegg.*

sig.: *Wirth.*

Basler Verkehrs-Betriebe

Der Direktor:

sig.: *Miescher.*

Genehmigt von der Generalversammlung der
Basellandschaftlichen Ueberlandbahn
am 25. Mai 1951.

Genehmigt vom Verwaltungsrat der
Basler Verkehrs-Betriebe
am 16. Mai 1951.

Verfügung

des

**Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes über die Genehmigung
des Pachtvertrages zwischen der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG. in Liestal
und den Basler Verkehrs-Betrieben in Basel**

(vom 15. Februar 1952)

*Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement,
Abteilung Rechtswesen und Sekretariat,*

erteilt hiermit

dem zwischen der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn AG. in Liestal und den Basler Verkehrs-Betrieben in Basel am 24. April 1951 geschlossenen Vertrag über die Verpachtung der der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn gehörenden Bahnanlagen Kantonsgrenze — Pratteln (vom Verwaltungsrat der Basler Verkehrs-Betriebe am 16. Mai und von der Generalversammlung der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn am 25. Mai 1951 genehmigt) mit Ausnahme des letzten Satzes von § 8, wonach bei Differenzen das Eidg. Amt für Verkehr entscheiden soll,

die Genehmigung

mit dem Vorbehalt, daß für die Erfüllung der gesetzlichen und konzessionsmäßigen Pflichten die Eigentümerin neben der betriebsführenden Verwaltung verantwortlich ist.

Bern, den 15. Februar 1952.

Eidg. Post- und Eisenbahndepartement
Rechtswesen und Sekretariat:
sig.: *Schlatter.*



museu..uttenz :



5/5



mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256

Basellandschaftliche Überlandbahn

Statuten



Buchdruckerei Hans Bühler, Pratteln



Statuten

der

Basellandschaftlichen Ueberlandbahn

I. Firma, Sitz und Zweck der Gesellschaft

Art. 1

Unter der Firma «Basellandschaftliche Ueberlandbahn» besteht seit 21. Februar 1920 auf Grund der gegenwärtigen Statuten eine Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz in Liestal (Kanton Basel-Landschaft) hat.

Art. 2

Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei

St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt nach Massgabe der von der Bundesversammlung unterm 4. April 1914 dem Kanton Basel-Landschaft erteilt und von diesem an die Gesellschaft abgetretenen Konzession und der unterm 22. Juni 1916 sowie 25. Juni 1921 von der Bundesversammlung beschlossenen Abänderung dieser Konzession.

Unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden kann die Gesellschaft ihr Bahnnetz durch Bau, Ankauf, Pacht oder Übernahme des Betriebes anderer Linien erweitern oder sich am Bau oder Betrieb von solchen in der ihr zweckmässig erscheinenden Art und Weise beteiligen.

Art. 3

Die Gesellschaft übernimmt den zwischen dem Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal, dem Kanton Basel-Landschaft und den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal unterm 15. Januar 1917 abgeschlossenen Vertrag mit allen ihr daraus erwachsenden Rechten und Pflichten.

Art. 4

Die dem Bund gemäss der eidgenössischen Gesetzgebung und dem Kanton Basel-Landschaft und den Gemeinden gemäss dem Gesetz betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 zustehenden Rechte werden in vollem Umfange vorbehalten.

Insbesondere darf die Gesellschaft ohne Bewilligung des basellandschaftlichen Regierungsrates weder eine Fusion mit einer andern Gesellschaft eingehen noch die Konzession an eine andere Gesellschaft abtreten. Statutenänderungen bedürfen der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 5

Die Dauer der Gesellschaft endet mit dem Ablauf der Konzession am 30. April 1994, vorausgesetzt, dass weder der Bund noch der Kanton Basel-Landschaft von den ihnen konzessionsgemäss zustehenden Rückkaufsrechten vorher Gebrauch machen.

II. Grundkapital, Aktien und Obligationen

Art. 6

Das Grundkapital beträgt Fr. 1 140 000.—, eingeteilt in 5700 Aktien Nr. 1 bis 5700 zu je Fr. 200.—, wovon Fr. 100 000.— Stammaktien und Fr. 740 000.— Prioritätsaktien ind.

*2000 Stammaktien
3700 Prioritätsaktien*

Art. 7

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber.

Die Aktien tragen die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates.

Art. 8

Der Generalversammlung steht das Recht zu, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes weiter nötigen Geldmittel auf dem Wege der Ausgabe von Obligationen mit oder ohne Hypothek auf die Anlagen und Etablissements der Gesellschaft oder Darlehen zu beschaffen.

Die Obligationen tragen, wie die Aktien, die Unterschriften von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates.

III. Organe der Gesellschaft

Art. 9

Die Organe der Gesellschaft sind:

1. Die Generalversammlung.
2. Der Verwaltungsrat.
3. Die Kontrollstelle.

1. Die Generalversammlung

Art. 10

Die Generalversammlung wird vom Verwaltungsrate einberufen mittelst Einladung in den für die Bekanntmachungen der Gesellschaft bestimmten Blättern, welche einmal und zwar

wenigstens 10 Tage vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen ist.

Die Einladung muss die Tagesordnung enthalten.

Über Gegenstände, welche nicht in der Tagesordnung angegeben sind, können Beschlüsse nicht gefasst werden. Hievon ist jedoch der Beschluss über den in einer Generalversammlung gestellten Antrag auf Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung ausgenommen. Zur Stellung von Anträgen und zu Verhandlungen ohne Beschlussfassung bedarf es der Ankündigung in der Tagesordnung nicht.

Art. 11

Die Generalversammlung findet an dem vom Verwaltungsrate bezeichneten Orte statt.

Der Präsident des Verwaltungsrates oder der Vizepräsident oder in Verhinderung der Genannten ein vom Verwaltungsrat zu bestimmendes sonstiges Mitglied desselben führt den Vorsitz und ernennt einen Sekretär und die nötigen Stimmzähler.

Über die Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, welches von dem Vorsitzenden und dem Sekretär zu unterzeichnen ist.

Art. 12

Der Verwaltungsrat kann, vorbehältlich Art. 689 Abs. 4 OR., die ihm gutschheinenden Vorschriften darüber erlassen, in welcher Weise die Aktionäre, die an der Generalversammlung teilnehmen wollen, sich über ihren Aktienbesitz auszuweisen haben.

Aktionäre können durch ihre gesetzlichen Vertreter oder auf Grund schriftlicher Vollmacht vertreten werden.

Art. 13

Die Generalversammlung ist beschlussfähig ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und vertretenen Stimmen, soweit das Gesetz oder die Statuten nicht etwas anderes bestimmen.

Sie fasst ihre Beschlüsse, soweit die Statuten nicht etwas anderes bestimmen, durch die absolute Mehrheit der gültig ab-

gegebenen Aktienstimmen; bei Stimmgleichheit entscheidet der Präsident.

Die Wahlen werden ebenfalls durch die absolute Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen getroffen. Ist im ersten Wahlgang das absolute Mehr nicht erreicht worden, so findet ein zweiter Wahlgang statt, bei welchem das relative Mehr entscheidet. Bei Stimmgleichheit entscheidet das Los.

Art. 14

Die Abstimmungen in der Generalversammlung erfolgen in der Regel offen, durch Stimmzettel jedoch, wenn der Vorsitzende solches anordnet oder 3 Aktionäre dies verlangen.

Die Wahlen geschehen durch Stimmzettel. Der Vorsitzende kann mit Genehmigung der Versammlung offene Abstimmung anordnen.

Art. 15

Jede Aktie gibt das Recht auf eine Stimme.

Für die Ermittlung der Stimmenzahl eines an der Generalversammlung teilnehmenden Aktionärs werden seine eigenen Aktien und diejenige, welche er vertritt, zusammen gerechnet.

Art. 16

Beschlüsse über:

- Abänderungen oder Ergänzungen der Statuten,
- Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals,
- Erweiterung oder Verengung des Geschäftsbereiches der Gesellschaft,
- Erweiterung des Bahnnetzes der Gesellschaft durch Bau, Ankauf, Pacht oder Übernahme des Betriebes anderer Linien oder Beteiligung am Bau oder Betrieb anderer Linien,
- Verpachtung der Linie, Übertragung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder Eingehung einer Betriebsgemeinschaft mit einer andern Gesellschaft,
- Veräußerung des ganzen Bahnnetzes oder von Teilen desselben,
- Vereinigung der Gesellschaft mit einer andern Gesellschaft,

Fortsetzung der Gesellschaft über die in den Statuten bestimmte Zeit hinaus,

Auflösung der Gesellschaft

können nur in einer Generalversammlung, in welcher mindestens die Hälfte des Aktienkapitals vertreten ist, gefasst werden und die zustimmende Mehrheit muss mindestens zwei Dritteile der gültig abgegebenen Stimmen umfassen.

Ist in der zu einem der obgenannten Zwecke einberufenen Generalversammlung nicht die genügende Zahl von Aktien vertreten, so ist eine zweite Generalversammlung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien mit zwei Dritteln Mehrheit der gültig abgegebenen Stimmen beschliessen kann.

Sollen der Gesellschaftszweck umgewandelt oder Statutenbestimmungen über die Erschwerung der Beschlussfassung in der Generalversammlung beseitigt oder Stimmrechtsaktien eingeführt werden, so muss der Beschluss mindestens die Stimmen von zwei Dritteln des gesamten Grundkapitals auf sich vereinigen.

Art. 17

Eine ordentliche Generalversammlung ist alljährlich innerhalb 5 Monaten nach dem Schlusse des Geschäftsjahres abzuhalten.

Derselben hat der Verwaltungsrat die Jahresrechnung und Bilanz und seine Anträge über die Verwendung des Ergebnisses der letzteren vorzulegen.

Die ordentliche Generalversammlung erteilt nach Entgegennahme des Berichtes der Kontrollstelle der Verwaltung Décharge, falls sich kein Anstand ergibt, beschliesst über das Ergebnis der Bilanz, setzt die Dividende fest und nimmt die statutengemässen Neuwahlen in den Verwaltungsrat und in die Kontrollstelle vor.

Art. 18

Ausserordentliche Generalversammlungen finden statt, wenn der Verwaltungsrat oder die Kontrollstelle es für notwendig erachten.

Ausserdem müssen ausserordentliche Generalversammlungen einberufen werden auf Beschluss einer Generalversammlung oder wenn ein oder mehrere Aktionäre, die sich zusammen über den Besitz des zehnten Teiles des Aktienkapitals ausweisen, in einer von ihnen unterzeichneten Eingabe unter Anführung des Zweckes es verlangen.

Art. 19

Der Generalversammlung sind folgende Geschäfte vorbehalten:

- a) Abnahme bzw. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Jahresrechnung und Bilanz, Beschlussfassung über das Ergebnis derselben und Festsetzung der Dividende, beides nach vorheriger Entgegennahme des Berichtes und der Anträge der Kontrollstelle;
- b) Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates;
- c) Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates;
- d) Wahl der Kontrollstelle;
- e) Erweiterung des Bahnnetzes der Gesellschaft durch Bau, Ankauf, Pacht oder Übernahme des Betriebes anderer Linien sowie Beteiligung am Bau oder Betrieb anderer Linien;
- f) Verpachtung der Linie, Übertragung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder Eingehung einer Betriebsgemeinschaft mit einer andern Gesellschaft;
- g) Veräusserung des ganzen Bahnnetzes oder von Teilen desselben;
- h) Abänderung oder Ergänzung der Statuten;
- i) Erhöhung oder Herabsetzung des Aktienkapitals;
- k) Vereinigung der Gesellschaft mit einer andern Gesellschaft;
- l) Auflösung der Gesellschaft.

Ausser obigen Geschäften, welche dem Entscheide der Generalversammlung ausdrücklich vorbehalten sind, fasst sie

über alle Angelegenheiten der Gesellschaft Beschlüsse, welche der Verwaltungsrat ihr zum Entscheide vorzulegen sich veranlasst findet oder welche gemäss Art. 18, Absatz 2, vor sie gebracht werden.

2. Der Verwaltungsrat

Art. 20

Der Verwaltungsrat besteht aus 9—11 Mitgliedern, von denen 2 vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft gewählt und je eines von den Gemeinden MuttENZ und Pratteln der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 20 000.— besitzt. Dem Regierungsrat von Basel-Stadt steht das Recht zu, 2 Vertreter der Generalversammlung zur Wahl vorzuschlagen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates müssen aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Die Amtsdauer der Mitglieder des Verwaltungsrates beträgt 3 Jahre, wobei unter einem Jahr der Zeitraum von einer ordentlichen Generalversammlung bis zur nächsten verstanden ist.

Die in Austritt kommenden Mitglieder sind stets wieder wählbar. Bei Ersatzwahlen treten die neugewählten Mitglieder in die Amtsdauer derjenigen ein, die sie ersetzen. Auch für neu hinzugewählte Mitglieder läuft die Amtsdauer gleichzeitig mit derjenigen der übrigen Mitglieder ab.

Beamte und Angestellte der Gesellschaft können nicht Mitglieder des Verwaltungsrates sein.

Jedes Mitglied des Verwaltungsrates hat während seiner Amtsdauer zehn Aktien der Gesellschaft an der vom Verwaltungsrate bezeichneten Stelle zu hinterlegen. Die hinterlegten Aktien können bis zu ihrer Rückgabe weder veräussert noch beschwert werden.

Die von den Kantonsregierungen und den Gemeinden abgeordneten Mitglieder brauchen nicht Aktionäre der Gesell-

schaft zu sein und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Art. 21

Der Verwaltungsrat wählt aus seiner Mitte für eine Amtsdauer von 3 Jahren einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten. Er ernennt ferner seinen Sekretär, welcher nicht Mitglied des Verwaltungsrates zu sein braucht.

Art. 22

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung des Präsidenten oder Vizepräsidenten, so oft es die Geschäfte erfordern. Er muss einberufen werden, wenn ein Mitglied ein dahinzielendes schriftliches und begründetes Begehren an den Präsidenten des Verwaltungsrates stellt.

Über die Verhandlungen und Beschlüsse des Verwaltungsrates wird ein Protokoll geführt, das nach Genehmigung vom Vorsitzenden der Sitzung und vom Sekretär zu unterzeichnen ist.

Art. 23

Ein Mitglied des Verwaltungsrates kann sich in einer Sitzung durch ein anderes Mitglied vertreten lassen, kraft einer schriftlichen, für die spezielle Sitzung gegebenen Vollmacht. Ein Mitglied darf nicht mehr als eine Vollmacht besitzen.

Zur Beschlussfähigkeit des Verwaltungsrates ist die persönliche Anwesenheit der absoluten Mehrheit der sämtlichen Mitglieder erforderlich. Die Beschlüsse des Verwaltungsrates werden mit absoluter Mehrheit der abgegebenen Stimmen der anwesenden und vertretenen Mitglieder gefasst; bei Stimmengleichheit zählt die Stimme des Vorsitzenden doppelt.

Beschlussfassungen auf dem Zirkulationswege sind statthaft in Fällen, welche das Präsidium für dringlich erachtet, soweit nicht ein Mitglied die mündliche Beratung verlangt.

Die Wahlen erfolgen, sofern nicht anderes beschlossen wird, in geheimer Abstimmung. Im ersten Wahlgang entscheidet das absolute, im zweiten das relative Mehr; bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Art. 24

Der Verwaltungsrat fasst bindende Beschlüsse für die Gesellschaft in allen Fällen, deren Erledigung nicht zufolge Gesetz oder dieser Statuten der Generalversammlung zusteht.

Art. 25

Der Verwaltungsrat ist berechtigt, zur Leitung und Beaufsichtigung der laufenden Geschäfte aus seiner Mitte einen Ausschuss zu wählen und dessen Aufgaben und Kompetenzen zu bestimmen. Er kann auch unter von ihm festzusetzenden Bedingungen einen beliebigen Teil seiner Befugnisse an einzelne seiner Mitglieder oder an einen oder mehrere Dritte ausserhalb seiner Mitte übertragen. Er setzt die Obliegenheiten und Kompetenzen dieser Personen und deren Entschädigungen fest.

Art. 26

Der Verwaltungsrat bezeichnet diejenigen Personen aus seiner Mitte und ausserhalb derselben, welchen die rechtsverbindliche Unterschrift für die Gesellschaft oder das Recht, die Firma per Prokura zu zeichnen, zusteht.

Der Verwaltungsrat bestimmt die Art und Weise, in welcher die Zeichnung für die Gesellschaft zu erfolgen hat.

Art. 27

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und eines eventuell von ihm ernannten Ausschusses haben Anspruch auf Vergütung ihrer Reisekosten und auf ein Sitzungsgeld. Der Verwaltungsrat ist ausserdem befugt, einzelne seiner Mitglieder für besondere Bemühungen angemessen zu entschädigen.

3. Kontrollstelle

Art. 28

Die Generalversammlung wählt jedes Jahr zwei Revisoren und für Verhinderungsfälle derselben einen Ersatzmann, welche nicht Aktionäre der Gesellschaft zu sein brauchen.

Die Revisoren haben die Jahresrechnung und die Bilanz zu prüfen und über dieselben sowie über die Anträge des Verwaltungsrates der Generalversammlung Bericht und Antrag vorzulegen.

Sie sind jederzeit berechtigt, und mindestens einmal im Jahr verpflichtet, neben der Revision der Jahresrechnung eine Revision der gesamten Geschäftsführung vorzunehmen.

Im übrigen gelten für die Rechte und Pflichten der Kontrollstelle die Art. 728 bis 730 OR.

Der Verwaltungsrat setzt die Entschädigung für die Revisoren fest.

IV. Rechnungsabschluss, Erneuerungsfonds, Reserven, Dividende

Art. 29

Das Rechnungsjahr schliesst mit dem 31. Dezember ab. Für die Aufstellung der Jahresrechnung und Bilanz gelten die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und, soweit diese nicht besondere davon abweichende Vorschriften enthält, die Bestimmungen des Schweiz. Obligationenrechtes.

Art. 30

Spätestens 10 Tage vor der ordentlichen Generalversammlung sind die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz mit dem Revisionsbericht, sowie der Geschäftsbericht und die Anträge über die Verwendung des Reingewinnes zur Einsicht der Aktionäre am Gesellschaftssitz aufzulegen.

Art. 31

Der nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten mit Einschluss der reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds und der gesetzlich vorgeschriebenen oder von der Gene-

ralversammlung beschlossenen Abschreibungen sich ergebende Reingewinn ist wie folgt zu verwenden:

- a) Speisung des Reservefonds gemäss Art. 671 O.R.
- b) Speisung von Spezialreserven nach Beschluss der Generalversammlung (im Sinne von Art. 672, 2 OR.);
- c) Der verbleibende Überschuss steht zur Verfügung der Generalversammlung. Die Stammaktien partizipieren an einer Dividendenausschüttung erst, wenn auf die Prioritätsaktien eine Dividende von 4 Prozent ausgerichtet worden ist.

Art. 32

Die Dotierung und Beanspruchung des Erneuerungsfonds richtet sich nach dem vom Bundesrat erlassenen Reglement. Über die Verwendung des Reservefonds sind die Vorschriften des Schweiz. Obligationenrechtes massgebend (Art. 671).

Dem Erneuerungs- und dem Reservefonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

V. Liquidation der Gesellschaft

Art. 33

Im Falle der Liquidation der Gesellschaft ernennt die Generalversammlung die Liquidatoren und bestimmt zugleich das Verfahren der Liquidation.

VI. Bekanntmachungen

Art. 34

Alle von den Gesellschaftsorganen zu erlassenden Bekanntmachungen erfolgen im Schweizerischen Handelsamtsblatt.

Der Verwaltungsrat wird ausserdem noch andere Publikationsorgane bezeichnen.

VII. Schlussbestimmung

Art. 35

Diese Statuten treten nach deren Genehmigung durch die zuständigen kantonalen und eidgenössischen Behörden in Wirksamkeit und ersetzen diejenigen vom 21. 2. 20.

Liestal, den 18. Juni 1947.

Namens der Generalversammlung:

Der Präsident: Dr. A. Veit-Gysin.

Der Sekretär: Wirth.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement
Abteilung Rechtswesen und Sekretariat,

hat die revidierten Statuten der Basellandschaftlichen Überlandbahn, in Liestal, vom 18. Juni 1947 auf ihre Übereinstimmung mit den geltenden eisenbahnrechtlichen Vorschriften geprüft und erteilt ihnen die

Genehmigung

im Sinne von Art. 7 des Bundesgesetzes vom 23. Dez. 1872.

Bern, den 15. August 1947.

Eidg. Post- und Eisenbahndepartement
Rechtswesen und Sekretariat:
i. V. Schlatter



museu...uttenz



5/5



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Basellandschaftliche Ueberlandbahn, Teilstück Muttentz--Pratteln: Prospekt mit Zeichnungsschein, 22.11.1921 1921

Einweihungs-Feier der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn (Teilstück Muttentz --Pratteln), Donnerstag, 19. Oktober 1922 in Pratteln 1922

Schreiben des RR BL, dass er corpore mit dem Land-schreiber daran teilnehmen werde, vom 13.10.1922 1922

Berricht des RR betreffend die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer lektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst, vom 16. März 1925 (mit Entwurfs eines Landratsbeschlusses) 1925

Basler STrassenbahnen, Direktion, an den Verwaltungsrat der UeB vom 4.2.1926 betr. zweispurigen Ausbau der Strecke zwisxhen Birsfelderstrasse und Muttentz 1926

Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend finanzielle beteiligung des Kt Bl und der Einwohnergemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttentz an den Baukosten der Strecke Pratteln--Liestal der BUeB, vom 4. Februar 1930 1930

Ratschlag betreffend weitere Beteiligung des Kt Bs am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln --Liestal und betreffend Uebernahme des betriebes der vollausgebauten Lienie Basel--Liestal durch die Basler Strassenbahnen, dem Grossen Rate des Kt BS vorgelegt am 28.2.1929

BUeB, Verwaltungsrat an den Grossen Rat des Kt BS, vom 10. Mai 1930 1930

BUeB, Kostenvoranschlag für die ERstellung der Doppelspuranlage zwischen WEiche No 337 und Muttentz, Bahnkm 1,778 bis Bahnkm 2,444 und ERstellen eines Abstellgeleises in Muttentz, 18.März 1931, G.Grabner, Bahningenieur 1931

Schreiben des Gemeinderates Muttentz vom 30. Jili 1931 an den VR der BUeB, dass Pläne aufgelegt waren und keine Einsprachen eingegangen sind 1931

2 Project-Pläne: ERstellung der Doppelspuranlage zwischen Birsfelderstr. und Muttentz (1:500), ausgefertigt von Bahn-Ingenieur Grabner am 17.III.1931. Der Plan mit der Inventar-No 8094 mit Zusatzplan "Projekt. Abstellgeleise Muttentz (1:1000) aus welchem auch die Kehrschleife ersichtlich ist. - Die Haltestelle Muttentz Dorf ist vollständig westlich der Hauptstrasse! 1931

Edig. Eisenbahndepartement: Genehmigung des zweiten Geleises Bahnkm 1,778-2,444, vom 7.8.1931 1931

Basler Strassenbahnen (BSB) an BUeB betr. Schienenmaterialproben, vom 15.9.1931, zuhanden Eisenbahndep. 1931

Vertragsentwurf 1936 (?) für Pacht Strecke St.Jakob--Pratteln (1936)

Pachtvertrag für Kantonsgrnze--Pratteln, vom 14.4.1951 mit Nachtrag Nr.1 vom 16.10/18.12.1957 1951
1957

Jubiläums-Generalversammlung der BUeB vom 17.6.1946: Unterhaltungsprogramm und Einladungsliste 1946



X museu...uttenz :      < 5/5 > 



**mumu
inventur 2021
behaelter
b-000256**

Unterlagen zur Ueberlandbahn Basel--Liestal

Von Prof. Kurt Leupin an Hans Bandli

- Entwurf betreffend eine Trambahn von Basel über Neuwelt nach Liestal. Arelsheim 1909 1909
- An die Regierung des Kantons Baselland Liestal, St.Gallen und Zürich, den 14. Oktober 1911. Kilchmann Ing., Studer 1911
- Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend eine elektrische Bahn Basel--Liestal, vom 2.April 1913 1913
- Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurnahn von Basel (Kantonsgrenze bei St.Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt, vom 4. April 1914 1914
- Ratschlag betreffend einer Strassenbahnlinie durch die Hardstrasse, Adlerstrasse, zeughausstrasse, StJakobsstrasse bis St.Jakob, Dem Grssoen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt den 28. Januar 1915 1915
- Bericht der Kommission betreffend eine elektrische Schmalspurnahn von Basel nach Liestal an den Landrat, vom 25. Februar 1919 1919
- Karl Braun, Ingenieru. Langenthal: An das titl. Aktionskomitee für eine Ueberlandbahn Basel--Liestal, 30.8.1919 1919
- Prospekt für das Teilstück Basel--Muttenz der Ueberlandbahn Basel (Kantonsgrenze bei ST.Jakob)--Liestal, 29. Oktober 1919 (Mit Plan und Statutenentwurf 1919
- Ratschlag betreffend Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, erste Teilstrecke Basel--Muttenz, dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt vorgelegt am 29. Januar 1920 1920
- Basellandschaftliche Ueberlandbahn, Statuten, vom 21. Februar 1920, mit Genehmigung des Eidg. Eisenbahndepartements vom 3. September 1920 1920
- Der Regierungsrat (des Kantons Basel-Landschaft) an den Landrat: Entwurf eines Landratsbeschlusses betreffend Benützung von Strassen terrain zum Bau und Betrieb der basellandschaftlichen Ueberlandbahn, Strecke St.Jakob--Muttnz, vom 10. Dezember 1920 1920
- Der RR des Kt BL an den Verwaltungsrat der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn, Liestal: Verdankung der Einladung sowie Anmeldung zur Eröffnungsfeier des Teielstückes St.Jakob--Muttenz vom 21.Januar 1921, datiert 18.1.1921 1921
- Pachtvertrag zwischen der Verwaltung der Basler Strassenbahnen, vorbehältlich der Ratifizierung durch den RR des Kt BS einerseits und der Aktiengesellschaft der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn in Liestal andererseits, 3. bzw. 5. bzw. 11. Januar 1921, GENEhmigung durch den Grossen Rat BS vom 29.9.1921 - Original und Druck. 1921
- Nachtrag zum Vertrag vom 3.1.1921: Pratteln statt Muttenz. - Original 1922

Basellandschaftliche Ueberlandbahn, Teilstück Muttenz--Pratteln: Prospekt mit Zeichnungsschein, 22.11.1921	1921
Einweihungs-Feier der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn (Teilstück Muttenz --Pratteln), Donnerstag, 19. Oktober 1922 in Pratteln	1922
Schreiben des RR BL, dass er corpore mit dem Land-schreiber daran teilnehmen werde, vom 13.10.1922	1922
Bericht des RR betreffend die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst, vom 16. März 1925 (mit Entwurfs eines Landratsbeschlusses)	1925
Basler Strassenbahnen, Direktion, an den Verwaltungsrat der UeB vom 4.2.1926 betr. zweispurigen Ausbau der Strecke zwisxhen Birsfelderstrasse und Muttenz	1926
Bericht des Regierungsrates an den Landrat betreffend finanzielle beteiligung des Kt Bl und der Einwohnergemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz an den Baukosten der Strecke Pratteln--Liestal der BUeB, vom 4. Februar 1930	1930
Ratschlag betreffend weitere Beteiligung des Kt Bs am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel--Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln --Liestal und betreffend Uebernahme des betriebes der vollausgebauten Linie Basel--Liestal durch die Basler Strassenbahnen, dem Grossen Rate des Kt BS vorgelegt am 28.2.1929	
BUeB, Verwaltungsrat an den Grossen Rat des Kt BS, vom 10. Mai 1930	1930
BUeB, Kostenvoranschlag für die ERstellung der Doppelspuranlage zwischen WEiche No 337 und Muttenz, Bahnkm 1,778 bis Bahnkm 2,444 und ERstellen eines Abstellgeleises in Muttenz, 18.März 1931, G.Graber, Bahningenieur	1931
Schreiben des Gemeinderates Muttenz vom 30. Jili 1931 an den VR der BUeB, dass Pläne aufgelegt waren und keine Einsprachen eingegangen sind	1931
2 Project-Pläne: ERstellung der Doppelspuranlage zwischen Birsfelderstr. und Muttenz (1:500), ausgefertigt von Bahn-Ingenieur Graber am 17.III.1931. Der Plan mit der Inventar-No 8094 mit Zusatzplan "Projekt. Abstellgeleise Muttenz (1:1000) aus welchem auch die Kehrschleife ersichtlich ist. - Die Haltestelle Muttenz Dorf ist vollständig westlich der Hauptstrasse!	1931
Edig. Eisenbahndepartement: Genehmigung des zweiten Geleises Bahnkm 1,778-2,444, vom 7.8.1931	1931
Basler Strassenbahnen (BSB) an BUeB betr. Schienenmaterialproben, vom 15.9.1931, zuhanden Eisenbahndep.	1931
Vertragsentwurf 1936 (?) für Pacht Strecke St.Jakob--Pratteln	(1936)
Pachtvertrag für Kantonsgrnze--Pratteln, vom 14.4.1951 mit Nachtrag Nr.1 vom 16.10/18.12.1957	1951 1957
Jubiläums-Generalversammlung der BUeB vom 17.6.1946: Unterhaltungsprogramm und Einladungsliste	1946