

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
tonsteil dadurch nicht nur dem Schänzli, sondern auch
em wichtigen Stadtteil Basels mit den Fabriken St. Jakob
l den Lagerhäusern und den Güteranlagen der S. B. B.
ekt näher gerückt werde. Es darf auch nicht übersehen
rden, daß die Linienführung über St. Jakob den un-
eitigen Vorteil hat, einen leichten Anschluß an die
B. B.-Gütergeleise früher oder später ohne weiteres zu
möglichem, da sie an denselben direkt vorbeiführt, was
eziehl der weiteren Entwicklung wegen nicht zu unter-
hätzen ist.

Der Berührung des Rangier- und Güterbahnhofes Basel
st überhaupt eine hohe Bedeutung beizumessen. Ueber
kurz oder lang wird derselbe vergrößert und zum eigent-
lichen Hauptrangierbahnhof 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 Fahrdrabtspannung 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>n</u> 15,000. —
	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>= n</u> 32,400. — <u>Fr. 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>n</u> 45,000. —
und damit Total-Einnahmen von	Fr. 364,000. —
Die Ausgaben sind rubrikenweise berechnet mit total	<u>n</u> 237,000. —
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 ¹ / ₄ % Verzinsung von 1,85 Millionen bzw. ca. 2 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 2¹/₂ %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.	Arlesheim	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%