

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 Händen 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 Aeschenthal 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 Basel-

land Fr. 375,000. —

b) die 5 baselland-

schaftl. Gemein-

den Muttenz;

Pratteln, Fren-

kendorf, Füllins-

dorf u. Liestal

zusammen

„ 375,000. —

Fr. 750,000. —

2. der Staat Basel-

stadt nebst Kor-

porationen zu-

sammen

„ 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. —	4,00
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 erseheine 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.