

# 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.