

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 vorauszu sehenden 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 Tarifs system 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 Lössach, 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 flaueren 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 Tracéführung, 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-subsidation 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 Gesamttienkapitals. 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 beigedruckten 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.