

Bundesblatt

74. Jahrgang.

Bern, den 28. Juni 1922.

Band II.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

1623

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung von Elektrifikationsdarlehen an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, die Gürbetalbahn, die Spiez-Erlenbach-Bahn, die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und die Bern-Schwarzenburg-Bahn.

(Vom 23. Juni 1922.)

1. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon hat mit Kollektiveingabe vom Oktober 1920 für sich und namens der mit ihr in Betriebsgemeinschaft stehenden sogenannten bernischen Dekretsbahnen: Gürbetalbahn, Bern-Schwarzenburg-Bahn, Spiez-Erlenbach-Bahn und Erlenbach-Zweisimmen-Bahn das Gesuch gestellt, der Bund möchte in Verbindung mit dem Kanton Bern die Elektrifikation dieser Linien (Berner Alpenbahn-Gesellschaft: Linie Spiez-Interlaken-Bönigen) im Sinne des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes finanziell unterstützen und zu diesem Behufe jeder dieser Eisenbahngesellschaften ein Darlehen in der Höhe der Hälfte der Umbaukosten zum ermässigten Zinsfusse von 4 % plus 1 % Amortisation gewähren. Die Baukosten werden im Gesuch wie folgt veranschlagt:

| | |
|--|---------------|
| B. L. S. (Strecke Spiez-Bönigen) | Fr. 4,590,000 |
| Gürbetalbahn | » 6,790,000 |
| Bern-Schwarzenburg-Bahn | » 2,820,000 |
| Spiez-Erlenbach-Bahn | » 2,250,000 |
| Erlenbach-Zweisimmen-Bahn | » 2,970,000 |

Mit diesen Mitteln lasse sich der elektrische Betrieb in einem Umfange einrichten, der für den unmittelbar nach durchgeführter Elektrifikation zu erwartenden Verkehr genügen werde. Für den 4—5 Jahre später angenommenermassen vollentwickelten Verkehr

würden weitere Betriebsmittel notwendig und die Baukosten müssten für die beiden erstgenannten Linien um je Fr. 1,000,000 und für die drei übrigen Linien je Fr. 500,000 erhöht werden, so dass sie betragen würden:

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| B. L. S. (Spiez-Bönigen) | Fr. 5,590,000 |
| Gürbetalbahn | » 7,790,000 |
| Bern-Schwarzenburg-Bahn | » 3,320,000 |
| Spiez-Erlenbach-Bahn | » 2,750,000 |
| Erlenbach-Zweisimmen-Bahn | » 3,470,000 |

Zur Begründung des Gemeinschaftsgesuches wird im wesentlichen folgendes ausgeführt: Die stets zunehmenden Schwierigkeiten der Beschaffung von Kohle und die Hand in Hand damit fortwährend steigenden Kohlenpreise hätten die Eisenbahndirektion des Kantons Bern bereits im Sommer 1918 veranlasst, auf die Elektrifizierung dieser Linien hinzuarbeiten, um so eher, als für den Bahnbetrieb geeignete elektrische Energie in den Zentralen Spiez und Kandergrund der Bernischen Kraftwerke unbenutzt zur Verfügung gestanden habe. In der Herbstsession 1918 habe der Grosse Rat des Kantons Bern die Regierung beauftragt, die erforderlichen Massnahmen für die Durchführung der Arbeiten zu treffen, worauf der Umbau sofort auf allen fünf Linien in Angriff genommen und derart gefördert worden sei, dass der elektrische Betrieb bei der Spiez-Erlenbach-Bahn bereits auf 1. Juli, der Gürbetalbahn auf 16. August und der Linie Spiez-Bönigen auf 21. August, alles 1920, habe aufgenommen werden können, während die Arbeiten auf den beiden übrigen Linien im gleichen Jahre der Vollendung entgegengehen. (Diese ist inzwischen eingetreten, und es ist die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn am 2. November 1920, die Bern-Schwarzenburg-Bahn am 6. Dezember 1920 ebenfalls dem elektrischen Betrieb übergeben worden.) Die Mittel habe der Kanton Bern vorschussweise zur Verfügung gestellt. Die Elektrifizierung sei wirtschaftlich gerechtfertigt, da sich unter Zugrundelegung einer fünfprozentigen Verzinsung des Elektrifikationskapitals (d. h. 4 % Zins + 1 % Amortisation) bei allen Linien, wie in den dem Gesuch beigegebenen Berechnungen dargetan sei, Aktivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnung bei der elektrischen Traktion ergeben, während der Dampfbetrieb mit Fehlbeträgen abschliesse. Auch bei der Linie Spiez-Bönigen, für die eine von den übrigen Linien der Lötschbergbahn getrennte Betriebs- und Gewinn- und Verlustrechnung nicht geführt werde, sei der Nachweis der grössern Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes wenigstens insoweit erbracht, dass sich die Jahreskosten desselben wesentlich niedriger als diejenigen des Dampfbetriebes stellen und dass der Paritätskohlenpreis

erheblich unter den Ende September 1920 bezahlten Tonnenkohlenpreis von Fr. 230 zu stehen komme. Der Bezug des erforderlichen Traktionsstromes sei für alle fünf Bahnen durch die mit den Bernischen Kraftwerken abgeschlossenen Verträgen gesichert.

2. Das Gesuch ist zunächst der eidgenössischen Kommission für Elektrifizierung der Privatbahnen zur Begutachtung überwiesen worden, die in ihrem einlässlich begründeten Bericht vom 25. Oktober 1921 grundsätzlich zur Bejahung der gesetzlichen Voraussetzungen für die Unterstützung sämtlicher fünf Bahnen gelangte und die Gewährung von Darlehen in der Höhe der ausgewiesenen Baukosten beantragte. Gestützt hierauf, wie auf die vom Eisenbahndepartement in Verbindung mit dem Finanzdepartement vorgenommene Prüfung und nachdem auch wir das Vorliegen der Voraussetzungen zur Unterstützung festgestellt hatten, ist von uns mit dem Kanton Bern und jeder der genannten Bahngesellschaften eine Vereinbarung über ein je hälftig von Bund und Kanton an jede Gesellschaft zu gewährendes Darlehen in folgendem Betrage abgeschlossen worden:

| | |
|---|---------------|
| Berner Alpenbahn-Gesellschaft | Fr. 4,570,000 |
| Gürbetalbahn | » 6,030,000 |
| Erlenbach-Zweisimmen-Bahn | » 2,960,000 |
| Spiez-Erlenbach-Bahn | » 2,270,000 |
| Bern-Schwarzenburg-Bahn | » 2,370,000 |

Die Gesamtsumme der Darlehen beläuft sich auf Fr. 18,200,000, wovon der Anteil des Bundes die Hälfte = insgesamt Fr. 9,100,000 beträgt.

Diese Verträge beehren wir uns Ihnen hiermit zur Genehmigung zu unterbreiten, wobei zu bemerken ist, dass wir Ihre Genehmigung auch in den mit der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, der Spiez-Erlenbach-Bahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn abgeschlossenen Vereinbarungen vorbehalten haben, obwohl ihr Abschluss nach Massgabe von Art. 7 des Gesetzes in der Kompetenz des Bundesrates lag, da in keinem dieser 3 Fälle der Anteil des Bundes 2 Millionen Franken übersteigt. Zu diesem Vorgehen hat uns der Umstand bewogen, dass sämtliche Gesuche in einem gewissen Zusammenhange stehen, der äusserlich schon durch die Form der Kollektiveingabe in Erscheinung tritt und materiell in einer engen Betriebsgemeinschaft dieser Bahnen begründet ist, die, wenigstens für die wirtschaftlich-technische Prüfung, ein Auseinanderreissen des Ganzen in seine Teile nicht zulies. Es schien uns daher gegeben, Ihnen alle fünf Subventionsbegehren als Gesamtvorlage zu unterbreiten.

3. Der Erörterung der Unterstützungsverträge gestatten wir uns einige Angaben über die Verhältnisse bei diesen Bahnen voranzustellen. Während die Linie Scherzliggen-Interlaken West als Haupt-

bahn betrieben wird, sind die vier andern Linien und die Strecke Interlaken West-Bönigen Nebenbahnen im Sinne von Art. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen.

| | Spiez-Erlen- bach-Bahn S. E. B. | Erlenbach-Zwei- simmen-Bahn E. Z. B. | Spiez- Bönigen B. L. S. | Gürbetal- bahn G. T. B. | Bern-Schwarzen- burg-Bahn B. S. B. |
|---|---------------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|--|
| Eröffnungsjahr . . . | 1897 | 1902 | 1872/93 | 1901 | 1907 |
| Spurweite . . . m | 1,435 | 1,435 | 1,435 | 1,435 | 1,435 |
| Baulänge . . . km | 10,54 | 23,773 | | 30,94 | 17,54 |
| Baukosten Ende 1919 | Fr. 2,073,000 | Fr. 5,959,000 | | Fr. 4,131,000 | Fr. 2,389,300 |
| per km | 196,670 | 250,669 | | 133,518 | 136,190 |
| Baukosten Ende 1920 (inkl. unvoll- endete Bauten und Elektrifikation . . . | 4,527,000 | 9,147,900 | nicht aus- geschieden | 10,701,000 | 5,023,000 |
| per km | 429,520 | 384,802 | | 345,830 | 286,294 |
| Anlagekapital: | | | | | |
| Aktienkapital: | | | | | |
| Kanton | 637,500 | 3,120,000 | | 1,724,500 | 980,000 |
| Gemeinden | 290,000 | 682,000 | | 830,500 | 520,750 |
| Private | 72,500 | 203,000 | | 215,000 | 229,250 |
| | 1,000,000 | 4,005,000 | | 2,770,000 | 1,730,000 |
| Anleihen | 677,000 | 1,300,000 | | 947,000 | 751,000 |
| Bankvorschüsse etc. | 305,000 | 745,800 | | 241,000 | — |

Das auf die Strecke Spiez-Bönigen der B. L. S. entfallende Anlagekapital kann, weil nicht ausgeschieden, nicht angegeben werden. Vom Aktienkapital der übrigen vier Gesellschaften sind 92,5 % vom Staate und von den Gemeinden und 7,5 % von Privaten übernommen worden. Das zum Bau dieser Linien verwendete Kapital rührt somit in der Hauptsache aus öffentlichen Mitteln her.

Ausser der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, die ihre Schuld von Fr. 1,300,000 im Jahre 1922 zu konvertieren hat, werden alle Gesellschaften in der nächsten Zeit noch über Obligationenkapital mit billigem Zinssatz (4,5 %) verfügen.

| | S. E. B. | E. Z. B. | B. L. S. | G. T. B. | B. S. B. |
|-------------------|----------|----------|--------------------------|-----------|----------|
| Betriebseinnahmen | | | | | |
| 1913 | 280,006 | 521,350 | | 665,963 | 255,887 |
| 1915 | 175,415 | 273,951 | | 619,613 | 237,422 |
| 1917 | 293,153 | 393,984 | | 823,574 | 357,213 |
| 1919 | 404,391 | 613,284 | | 1,349,952 | 582,615 |
| 1920 | 481,598 | 694,309 | | 1,410,176 | 672,056 |
| Betriebsausgaben | | | nicht aus- geschieden | | |
| 1913 | 167,963 | 333,728 | | 501,409 | 221,410 |
| 1915 | 144,752 | 254,817 | | 485,987 | 183,822 |
| 1917 | 190,128 | 315,597 | | 735,878 | 290,541 |
| 1919 | 391,286 | 609,629 | | 1,486,778 | 611,150 |
| 1920 | 360,969 | 668,962 | | 1,464,649 | 663,784 |

| Betriebsüberschuss | S. E. B. | E. Z. B. | B. L. S. | G. T. B. | B. S. B. |
|--|----------|-----------|--------------------------|-----------|----------|
| 1913 | 112,043 | 187,622 | | 164,554 | 34,477 |
| 1915 | 30,663 | 19,134 | | 133,626 | 53,600 |
| 1917 | 108,025 | 78,417 | | 87,696 | 66,672 |
| 1919 | 13,105 | 3,655 | | - 136,826 | - 28,535 |
| 1920 | 120,629 | 25,347 | | - 54,473 | 8,272 |
| Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung p. Jahr | | | | | |
| 1913 | - 1,132 | 21,100 | nicht aus- geschieden | - 6,796 | - 14,096 |
| 1915 | - 20,511 | - 41,339 | | - 5,059 | 394 |
| 1917 | - 3,376 | 7,402 | | 24,947 | 16,267 |
| 1919 | 4,555 | - 43,150 | | - 113,388 | - 45,300 |
| 1920 | 10,625 | - 158,895 | | - 300,473 | - 44,574 |
| Kosten des Brenn- materials | | | | | |
| 1913 | 37,615 | 88,145 | | 110,677 | 56,296 |
| 1915 | 23,506 | 47,814 | | 95,248 | 39,104 |
| 1917 | 28,645 | 56,694 | | 196,839 | 85,070 |
| 1919 | 59,677 | 116,145 | | 589,983 | 212,597 |

Die Überschüsse der Betriebsrechnung gingen seit 1914 fast bei allen Bahnen sehr stark zurück, so dass die Gewinn- und Verlustrechnungen Ende 1920 mit Fehlbeträgen abschlossen, und zwar bei der E. Z. B. mit Fr. 313,090, bei der G. T. B. mit Fr. 373,893 und bei der B. S. B. mit Fr. 98,231. Einzig die S. E. B. schliesst noch mit einem kleinen Aktivsaldo ab. Alle Unternehmungen machten seit 1916 von der mehrmals gebotenen Gelegenheit der Tarifierhöhung Gebrauch. Von der B. L. S. abgesehen, ist die Finanzlage der vier erwähnten Gesellschaften seit Kriegsausbruch ungünstiger geworden, wenn auch bis dahin nicht in einem Masse, das Sanierungsmassnahmen notwendig gemacht hätte.

Was die Berner Alpenbahngesellschaft betrifft, weisen die Gewinn- und Verlustrechnungen auf:

An Einnahmen:

| Betriebsüberschuss und Zuwendungen aus dem Erneuerungsfonds | 1919 | 1920 |
|---|-----------|-----------|
| | 3,506,385 | 5,276,189 |

An Ausgaben:

| | | |
|---|------------|------------|
| Schuldenzinse, Verlust auf der Schifffahrt, | | |
| Einlagen in Erneuerungsfonds etc. | 6,108,659 | 6,139,284 |
| Fehlbetrag | 2,597,274 | 863,095 |
| Passivsaldo auf Ende 1918 bzw. 1919 | 18,287,202 | 20,884,476 |
| Gesamter Ausfall | 20,884,476 | 21,747,571 |

Im Jahre 1920 hatten die umfangreichen Kohlentransporte nach Italien eine merkbare Verbesserung der Betriebsrechnung zu bewirken begonnen, die weiter anhalten dürfte, immerhin bis jetzt zur Deckung der sich auf über Fr. 6,100,000 belaufenden jährlichen Lasten nicht ausreichen konnte. Die Gesellschaft ist gegenwärtig bekanntlich

im Begriffe, einen Nachlassvertrag mit ihren Gläubigern abzuschliessen.

4. Die seit dem Jahre 1921 auf dem Kohlenmarkte eingetretenen tiefgreifenden Veränderungen, namentlich der starke Preissturz, haben uns die den Vertragsabschlüssen vorangegangene Prüfung der Gesuche, insbesondere die Bejahung der vom Gesetz in Art. 1 aufgestellten Hauptvoraussetzung einer Unterstützung, nämlich, dass durch die Einrichtung des elektrischen Betriebes die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung nachweisbar gehoben werde, nicht leicht gemacht. Während noch im September 1920 in der Botschaft zu dem Ihnen zur Genehmigung vorgelegten Unterstützungsvertrag mit der Rhätischen Bahn jener Nachweis hauptsächlich dadurch als geleistet bezeichnet werden konnte, dass die Parität zwischen Elektrizitätsbetriebskosten und Dampfbetriebskosten je nach dem Zinsfuss des Elektrifikationsdarlehens bei Fr. 137—174 (Tonnenkohlenpreis) liege gegenüber einem von der Rhätischen Bahn bezahlten Preise von Fr. 240, ist die Sachlage heute die, dass für die zu unterstützenden bernischen Bahnen die Kohlenpreise erheblich unter dem Paritätspreise stehen, der, alle fünf Bahnen zusammen genommen, bei einem Zinsfuss von 4 bis zu $6\frac{1}{4}\%$ des Elektrifikationskapitals zwischen Fr. 156 und 200 liegt. Im Zeitpunkt, da ihre Elektrifizierung durchgeführt (1919/1920) und das Unterstützungsgesuch anhängig gemacht wurde, zahlten diese Bahnen für die Tonne Kohle im Durchschnitt der fünf Bahnen noch Fr. 230. Es war nun die Frage zu entscheiden, ob für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes auf den Zeitpunkt der zur Zeit der Kohlenteuerung und Kohlennot unternommenen Elektrifizierung oder aber auf den Zeitpunkt der Entscheidung über die Unterstützungsgesuche und der bereits gesunkenen Kohlenpreise abzustellen sei.

Die gleiche Frage hatte sich schon bei dem von der Frauenfeld-Wil-Bahn eingereichten und von uns im Juli 1921 erledigten Unterstützungsgesuche gestellt, wo eine ähnliche Situation vorlag. Dort wie auch im vorliegenden Falle haben wir in Übereinstimmung mit der Begutachtungskommission, die aus Mitgliedern der Bundesversammlung und aus dieser nicht angehörenden Fachleuten zusammengesetzt ist, im Sinne der erstern Alternative entschieden, d. h. die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes nach den Verhältnissen des Zeitpunktes beurteilt, in dem die Elektrifizierung dieser Bahnen im Vertrauen auf das eidgenössische Subventionsgesetz und unter Verhältnissen unternommen und durchgeführt wurde, die den vom Gesetz aufgestellten Voraussetzungen entsprachen. Damit war die Frage der Unterstützungswürdigkeit dieser Elektrifikationen entschieden, da die übrigen Voraussetzungen von Art. 1 des Gesetzes ohne weiteres als erfüllt betrachtet werden konn-

ten und nachdem auch der von Art. 2 desselben verlangte Nachweis, dass die nötige elektrische Energie gesichert sei, hatte erbracht werden können. Was diesen Punkt betrifft, ist zu bemerken, dass den fünf Bahnen der Bezug der elektrischen Energie von den Bernischen Kraftwerken A.-G. auf die Dauer von wenigstens 20 Jahren gesichert ist. Der Energiepreis, wie die zu leistende Minimalgarantiesumme sind für 5 Jahre fest und können als angemessen bezeichnet werden. Für eine Erhöhung beider ist der Kraftlieferant gehalten, eine Schiedsinstanz anzurufen.

Hätte man dagegen im Sinne der zweiten Alternative die Beurteilung der Unterstützungsgesuche davon abhängig gemacht, dass die wirtschaftliche Überlegenheit des elektrischen Betriebes bei diesen Bahnen im Zeitpunkt der Entscheidung über die Gesuche nachgewiesen sein müsse, so würde dies zu einer Abweisung derselben geführt haben, da nach dem oben Gesagten dieser Nachweis nicht möglich gewesen wäre. Dies würde aber gegenüber den in guten Treuen handelnden Unternehmungen, die zur Zeit der Durchführung der Elektrifikation so wenig wie sonstwer den nahen Umschwung der Verhältnisse des Kohlenmarktes voraussehen konnten, eine Unbilligkeit gewesen sein. Dabei mag erwähnt werden, dass die Rhätische Bahn, der Sie in der Dezembersession 1920, zeitlich also auf der Schwelle zwischen hohen und gesunkenen Kohlenpreisen, die Unterstützung im Betrage von maximal Franken 8,750,000 (Bundesanteil) bewilligt haben, die Elektrifizierung nur erst zu einem Teil durchgeführt hatte und erst dieses Jahr damit zum Abschluss gelangt ist, während die Elektrifikation der fünf bernischen Bahnen, wie eingangs erwähnt, schon im Jahre 1920, also noch zur Zeit der Kohlennot fast vollendet war.

5. Zu den Unterstützungsverträgen, von denen Sie im Anhang denjenigen mit der B. L. S. und der Gürbetalbahn abgedruckt finden — die drei übrigen stimmen mit dem Gürbetalbahnvertrag, von der Darlehenssumme abgesehen, vollständig überein — haben wir vor der Erörterung der einzelnen Bestimmungen die nachfolgenden allgemeinen Bemerkungen zu machen.

Die Betriebsergebnisse der gesuchstellenden Bahnen — die Lötschbergbahnlinie Scherzligen-Bönigen fällt hier ausser Betracht, da für sie keine von den übrigen Linien dieser Unternehmung getrennte Rechnung geführt wird — lauten für das erste Jahr durchgehenden elektrischen Betriebes (1921) nicht gerade günstig. Sie sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, die zugleich die aus der Verzinsung des Elektrifikationsdarlehens, der übrigen Verbindlichkeiten und aus den Leistungen an den Erneuerungsfonds entstehende jährliche Belastung ersichtlich macht:

Betriebsergebnisse pro 1921.

| | Elektri- | Überschuss | Verzinsung der | | Einlage in den | | Total | Fehlbetrag | |
|--------------------------|------------|---------------|--|---------|---|---------|---------|------------|-----|
| | fikations- | der Betriebs- | Elektrifikations- | alten | Erneuerungs- | pro | | Ende | |
| | kapital | rechnung | schuld | Schuld | fonds für alte | 1921 | 1920 | | |
| | Fr. | Fr. | ⁴ / ₈ % (incl. Amort.) | (1920) | und neue | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| | | | Fr. | Fr. | Anlagen (2 %) | | | | |
| Bern-Schwarzenburg-Bahn | 2,370,000 | 153,000 | 130,350 | 66,000 | ¹ 15,500 ² 47,200 | 259,050 | 106,050 | 98,000 | |
| | | | | | 62,700 | | | | |
| Gürbetalbahn | 6,030,000 | 246,500 | 331,650 | 190,000 | ¹ 26,800 ² 120,000 | 668,450 | 421,950 | 374,000 | |
| | | | | | 146,800 | | | | |
| Spiez-Erlenbach-Bahn . . | 2,270,000 | 178,300 | 124,850 | 63,000 | ¹ 10,500 ² 45,500 | 243,850 | 65,550 | +28,300 | |
| | | | | | 56,000 | | | | |
| Erlenbach - Zweisimmen- | | | | | | | | | |
| Bahn | 2,960,000 | 126,400 | 162,800 | 122,000 | ¹ 21,000 ² 59,200 | 365,000 | 238,600 | 313,000 | |
| | | | | | 80,200 | | | | |

¹ = Für alte Anlagen. ² = Für elektrische Anlagen.

Es geht daraus hervor, dass bei der Bern-Schwarzenburg-Bahn und der Spiez-Erlenbach-Bahn der Betriebsüberschuss zur vollständigen Verzinsung und Amortisation des Elektrifikationsdarlehens zu $4\frac{1}{2} + 1\%$ hinreicht, während er bei den zwei andern Bahnen nicht genügt. Für den übrigen Zinsendienst und die Einlagen in den Erneuerungsfonds bleibt bei den zwei letzten Bahnen gar nichts, bei den beiden ersteren nicht genug übrig. Zu bemerken ist, dass die Verzinsung und Amortisation des Elektrifikationsdarlehens nach Gesetz derjenigen der übrigen Schulden, wie den Leistungen an den Erneuerungsfonds vorgeht.

Diese Sachlage, deren Ursache hauptsächlich in dem Verkehrsrückgang infolge der herrschenden Wirtschaftskrise und den stark gesteigerten Betriebsausgaben liegt, musste die Frage nach besonderen Kautelen für die zu gewährende Unterstützung nahelegen. Eine Übernahme der Zinsengarantie für den Kapitalanteil des Bundes lehnte die bernische Regierung ab mit dem Hinweis auf die Gesetzgebung dieses Kantons, welche eine Volksbefragung notwendig machen würde, über deren negativen Ausgang kein Zweifel bestehen könne. Statt dessen wurde folgende Abrede getroffen: Der Anteil des Bundes an den zu gewährenden Darlehen soll in Bezug auf Verzinsung und Pfandrang dem Anteil des Kantons Bern vorgehen. Ferner ist der Bund berechtigt, von der dem Kanton Bern zurückzuerstattenden Hälfte der Darlehen — wie oben erwähnt, hat der Kanton Bern die Kosten der Elektrifizierung vorgeschossen — einen Betrag von Fr. 500,000 auf unbestimmte Zeitdauer, vorläufig 5 Jahre, als Kautions zurückzubehalten zur Deckung allfälliger Zinsrückstände vom Elektrifikationsdarlehen (Bundeshälfte) der einen oder andern der vier auf der vorstehenden Tabelle aufgeführten Unternehmungen. Während die Privilegierung der Bundeshälfte gegenüber der kantonalen Hälfte der Darlehen dauernder Natur ist, hat die Kautionsstellung vorübergehenden Charakter und bedeutet eine Zusatzsicherheit für die Dauer der Wirtschaftskrise. Wie aus der Tabelle herauszulesen ist, würden die Betriebsüberschüsse des Krisenjahres 1921 immerhin zur vollständigen Verzinsung und Amortisation der Bundeshälfte der Darlehen hingereicht haben. Die Kautions wird aufgehoben und freigegeben werden, wenn die Wiedergesundung und Stabilisierung der Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse dies gestatten; den Zeitpunkt bestimmt der Bundesrat.

Was den Vertrag mit der Löschbergbahnunternehmung betrifft, zu dem die Zustimmung des vom Bundesgericht bestellten Sachwalters im Nachlassverfahren dieser Gesellschaft eingeholt worden

ist, wurde von einer solchen Vorzugsstellung des Bundesdarlehens abgesehen, da, wie bereits erwähnt, für die in Frage stehende Linie Scherzigen-Interlaken-Bönigen nicht getrennte Rechnung geführt wird und das eidgenössisch-kantonale Darlehen von etwas über $4\frac{1}{2}$ Millionen Franken infolgedessen aus den Betriebsüberschüssen des gesamten Netzes zu verzinsen und zu amortisieren ist. Dies ist gegenwärtig möglich und dürfte nach menschlicher Voraussicht auch in der Folgezeit nicht Schwierigkeiten bieten. Aus diesem Grunde auch haftet die Kautions von Fr. 500,000 für dieses Darlehen nicht.

Im einzelnen bemerken wir zu den Verträgen noch folgendes:

Die in *Art. 1* vorgesehenen Darlehenshöchstbeträge entsprechen den vorläufig von der betriebsführenden Gesellschaft mitgeteilten, noch auszuweisenden Elektrifizierungskosten, die, wie der Vergleich mit den Zahlen des Gesuches zeigt, um rund Fr. 1,220,000 unter dem Voranschlage geblieben sind. Von einer Höherbemessung der Darlehen zum Zweck der Berücksichtigung des Mehrbedarfs an Baukapital für spätere Verkehrs- und Betriebsverhältnisse (vgl. oben Ziff. 1) haben wir abgesehen, da eine Notwendigkeit hierfür nicht vorlag bzw. vorliegt. Eine andere Art der Unterstützung, z. B. durch Leistung eines Beitrages an die Verzinsung des von privater Seite aufzubringenden Kapitals (Art. 5 des Gesetzes) fiel ausser Betracht, da solches Kapital den Bahnen nicht zur Verfügung stand.

Der *Art. 2* ordnet die Auszahlung der Darlehen und die vom Kanton Bern bereits geleisteten Vorschüsse. Wir haben diese gemäss *Art. 11* des Gesetzes grundsätzlich als auf das Gemeinschaftsdarlehen anrechenbare Vorleistungen erklärt, die demgemäss ebenfalls der gesetzlichen und vertraglichen Vorzugsstellung in bezug auf Verzinsung, Amortisation und Pfandsicherheit teilhaftig werden. Wie die Baukosten, müssen selbstverständlich auch diese Vorschüsse ausgewiesen werden. Der Vorbehalt besonderer Abreden zwischen Bund und Kanton Bern (Schlussatz des dritten Absatzes) bezieht sich auf die vorerwähnte Kautions von Fr. 500,000 (vgl. zu *Art. 4*).

In *Art. 3* wird die Verzinsung und Amortisation geregelt. Hier ist auf eine grundsätzliche Verschiedenheit zwischen dem Verträge mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft und den vier übrigen Verträgen hinzuweisen. Bei den letztern rechtfertigte die Gleichartigkeit der Verhältnisse dieser Bahnen ohne weiteres auch gleichförmige Darlehensbedingungen. Den Zinssuss glaubten wir in Abweichung von dem von den Gesellschaften nachgesuchten und von der Begutachtungskommission befürworteten Satze von 4 % auf $4\frac{1}{2}$ % festsetzen zu sollen (Frauenfeld-Wil-Bahn, Elektrifikationsdarlehen von

Fr. 1,100,000 von 1921 mit Zinsengarantie des Kantons Thurgau: 4 %; Rhätische Bahn, Elektrifikationsdarlehen von Fr. 8,750,000 von 1920: 5 %). Dieser Satz gilt vorläufig für 10 Jahre und kann nachher vom Bund neu bestimmt werden. Die Amortisation von 1 % entspricht der Bestimmung des Gesetzes (Art. 6); sie hat, wie im Falle der Rhätischen Bahn und der Frauenfeld-Wil-Bahn, nach dem vereinbarten Annuitätensystem zu erfolgen.

Im Verträge mit der Berner Alpenbahngesellschaft dagegen ist der Selbstkostenzins der beiden Darlehensgeber (Bund und Kanton Bern) ausbedungen worden, was grundsätzlich auch der Absicht des Gesetzes entspricht. Massgebend hierfür war, abgesehen von der ratio legis, namentlich der mehrerwähnte Umstand, dass die Gesellschaft für die zu subventionierende Linie Spiez-Bönigen eine von den übrigen Linien getrennte besondere Rechnung nicht führt. Aus diesem Grunde wäre bei Gewährung eines unter den Selbstkosten stehenden Zinsfusses die Feststellung der gemäss Art. 6, Abs. 2, des Gesetzes aus dem alljährlichen Reingewinn zu leistenden Rückvergütung des Zinsverlustes nicht möglich. Der vorgesehene feste Anfangssatz von 5 % entspricht ungefähr den gegenwärtigen Selbstkosten des Bundes und gilt ebenfalls zunächst für 10 Jahre, worauf er vom Bund jeweils für eine weitere Periode für das Gesamtdarlehen neu festgesetzt werden kann. Im übrigen greift auch bei diesem Darlehen die gesetzliche Amortisation von 1 % nach dem gleichen Annuitätensystem Platz.

Der Art. 4 aller fünf Verträge umschreibt in Absatz 1 das Objekt des den Darlehensgläubigern nach Art. 8 des Gesetzes zustehenden gesetzlichen Pfandrechts und enthält in Absatz 3 einen üblichen Vorbehalt betreffend Pfandschmälerung. Mit Ausnahme des Vertrages mit der B. L. S. ist ferner im zweiten Absatz das vom Kanton Bern dem Bundesdarlehen eingeräumte Vorrecht im Pfandrange aufgenommen. Die vorerwähnte Kautionsstellung wurde dagegen als interne Angelegenheit zwischen Bund und Kanton Bern und mit Rücksicht auf ihren transitorischen Charakter weggelassen und im Briefverkehr geordnet.

Die in Art. 5 aufgestellte Rangordnung für die Verwendung der Betriebseinnahmen enthält die vertragliche Festlegung dessen, was nach den bestehenden Bestimmungen von Gesetzes wegen gelten würde und bedeutet hauptsächlich eine orientierende Zusammenstellung derselben für die unterstützten Bahnen. Eine Abweichung von dieser gesetzlichen Rangordnung stellt einzig die im Vertrag mit der Gürbetalbahn und in den drei übrigen gleichartigen Verträgen enthaltene Spaltung der gesetzlichen Rangstufe 2 (Verzinsung und Amor-

tisation des Elektrifikationsdarlehens) in zwei neue Rangfolgen dar, entsprechend der dem Bundesanteil vom Kanton Bern zugestandenen Vorzugsstellung. Die Ziffern 4 ff. betreffend Verzinsung der übrigen Schulden und Rückvergütung des Zinsverlustes aus dem Reinertrage usw. sind im Vertrag mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft mit Rücksicht auf die Vereinbarung des Selbstkostenzinses als gegenstandslos weggelassen, ebenso, aus dem nämlichen Grunde, der ganze Artikel 6.

Zu den übrigen Artikeln haben wir nichts Besonderes zu bemerken; sie entsprechen den für solche Verträge üblich gewordenen Bestimmungen.

Indem wir Ihnen gestützt auf diese Ausführungen die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 23. Juni 1922.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Dr. Haab.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

Anhang: Abdruck der Darlehensvereinbarung mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft und der Gürbetalbahn.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Gewährung von Elektrifikationsdarlehen an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, die Gürbetalbahn, die Spiez-Erlenbach-Bahn, die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und die Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Kollektiveingabe der genannten Eisenbahngesellschaften vom Oktober 1920,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 23. Juni 1922,

beschliesst:

I. Den vom Bundesrate namens der schweizerischen Eidgenossenschaft und vom Kanton Bern mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft für die Linie Spiez-Bönigen, der Gürbetalbahn, der Spiez-Erlenbach-Bahn, der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn abgeschlossenen Vereinbarungen vom 23. Juni 1922 betreffend Gewährung von Elektrifikationsdarlehen wird die Genehmigung erteilt.

II. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der sofort in Kraft tritt, beauftragt.

Vereinbarung.

Die schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Bern

haben mit

der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon,
mit Sitz in Bern, im Sinne und unter Vorbehalt der
Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Oktober
1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn-
und Dampfschiffunternehmungen zum Zwecke der Ein-
führung des elektrischen Betriebes folgende Verein-
barung abgeschlossen:

Art. 1.

Die schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Bern
gewähren gemeinsam und zu gleichen Teilen unter sich der
Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, hiernach
„Gesellschaft“ genannt, für die Elektrifizierung der Linie Spiez-
Bönigen ein Darlehen von höchstens **Fr. 4,570,000** (vier Millionen
fünfhundertsiebzigttausend Franken).

Im Rahmen dieses Höchstbetrages bemisst sich das Darlehen
nach den ausweislichen Baukosten. Bei der Feststellung derselben
dürfen Bauzinse nach Massgabe von Art. 4 des Bundesgesetzes
vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen
bis zum Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes verrechnet
werden. Im übrigen liegt es im ausschliesslichen Ermessen des
eidgenössischen Eisenbahndepartements, zu bestimmen, ob eine
belegte Ausgabe zu den Elektrifizierungskosten im Sinne dieser
Vereinbarung gehört.

Art. 2.

Die Auszahlung des Darlehens an die Gesellschaft erfolgt
auf Grund der von ihr dem eidgenössischen Eisenbahndeparte-
ment und der Kantonsregierung zur Prüfung vorzulegenden Bau-
abrechnung und Belege.

Vorschüsse, die der Kanton Bern der Gesellschaft hierfür bereits geleistet hat, gelten unter Vorbehalt von Art. 11 des angeführten Bundesgesetzes und Absatz 2 des Art. 1 dieser Vereinbarung als Zahlungen auf Rechnung des Gemeinschaftsdarlehens. Übersteigen diese Vorschüsse die Hälfte der Gesamtbaukosten, wird der Bund die Restauszahlungen allein vornehmen.

Die nach Massgabe des vorhergehenden Absatzes anrechenbaren Vorschüsse werden dem Kanton Bern, soweit sie über seine Anteilshälfte hinausgehen, nach erfolgter Feststellung der Elektrifizierungskosten vom Bund zu Lasten der Gesellschaft direkt zurückerstattet auf Grund einer von der Kantonsregierung dem eidgenössischen Eisenbahndepartement in zwei Doppeln zu übergebenden Aufstellung, welche die Beträge und Daten der Vorschüsse und die Zinsansprüche enthalten soll.

Das aus dem Darlehen für jeden der Gläubiger gegenüber der Gesellschaft entstehende Forderungs- und Klagerecht ist selbständig und von demjenigen des Mitgläubigers unabhängig.

Art. 3.

Die nach Art. 2 von Bund und Kanton Bern bezahlten Darlehensbeträge sind von der Gesellschaft vom Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes bzw., bei späterer Leistung, vom Tage der Auszahlung hinweg zum Selbstkostenzinsfuss des Bundes zu verzinsen und nach Massgabe der folgenden Bestimmungen zu amortisieren.

Für die ersten zehn, am 31. Dezember 1932 auslaufenden Jahre sind 6 % per Jahr von der ursprünglichen Darlehenssumme je auf 30. Juni und 31. Dezember, erstmals 30. Juni 1923, zu entrichten, wovon 5 % als Zins, der Rest als Amortisation gerechnet werden.

Auf Ende dieses Zeitraumes kann der Bundesrat behufs Anpassung an die Lage des Geldmarktes die Zins- und Amortisationsbedingungen des Gesamtdarlehens jeweils für eine ihm gutscheinende Zeitdauer neu festsetzen. Erhält die Gesellschaft bis zum letzten Tage einer Zinsfussperiode keine Mitteilung über eine Änderung, so gelten jedesmal die bisherigen Bedingungen für eine gleichlange Periode weiter.

Dem Kanton Bern bleibt vorbehalten, der Gesellschaft auf dem Wege besonderer Vereinbarung für seine Anteilshälfte niedrigere Sätze als der Bund für Verzinsung und Amortisation zu bewilligen. Auch steht der Gesellschaft jederzeit frei, die Tilgung des Darlehens des Bundes zu beschleunigen. Alle Veränderungen,

der Verzinsung und Amortisation haben die beiden Darlehensgeber sich gegenseitig mitzuteilen.

Die Annuitäten sind von der Gesellschaft jedem Darlehensgläubiger unter Anzeige an das eidgenössische Eisenbahndepartement und Finanzdepartement, wie an die Kantonsregierung direkt zu entrichten.

Art. 4.

Zur Sicherstellung von Kapital und Zinsen (Art. 1 und 3) wird zugunsten von Bund und Kanton das gesetzliche Vorzugspfandrecht gemäss Art. 8 des genannten Bundesgesetzes im Eisenbahnpfandbuch eingetragen.

Pfandgegenstand bildet die Eisenbahnlinie Scherzligen-Interlaken-Bönigen samt Zugehör und Material für Unterhalt und elektrischen wie Dampftrieb im Sinne von Art. 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen.

Ohne Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements und des Kantons Bern dürfen keine betriebszugehörigen, beweglichen oder unbeweglichen Bestandteile vom Pfandgegenstand veräussert, noch darf dessen Bestand sonstwie geschmälert werden. Ausgenommen sind Materialveräusserungen gemäss Art. 6 dieser Vereinbarung.

Art. 5.

Für die Verwendung der Betriebseinnahmen der Gesellschaft wird unter Vorbehalt der Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen und unter Vorbehalt von allfälligen abweichenden — bestehenden oder künftigen — Gesetzesvorschriften zwingender Natur folgende Rangordnung als massgebend erklärt:

Die Bruttoeinnahmen des ganzen Netzes der Gesellschaft dienen:

1. zur Bezahlung der Betriebsausgaben mit Einschluss von Verwaltungs- und Erneuerungskosten, allfälligen Zinsen für Betriebszuschüsse (d. h. Hilfeleistung gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918) und ähnlichen mit dem Betrieb verbundenen Ausgaben, aber unter Ausschluss von Zinsen für Anleihen und schwebende Schulden und von Schuldentilgungen, Abschreibungen, Amortisationen, Einlagen in irgendwelche Fonds, Tantiemen und Dividenden;

2. zur Bezahlung des Zinses samt Amortisation des Elektrifikationsdarlehens, Rückstände inbegriffen ;

3. zur Erfüllung der übrigen Verbindlichkeiten, wie Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden, Einlagen in den Erneuerungsfonds usw.

Art. 6.

Aller Erlös aus Material, das infolge der Elektrifizierung überflüssig geworden ist, dient zur Rückzahlung am Elektrifikationsdarlehen, vorab allfälliger Zinsrückstände. Die Gesellschaft hat daherige Eingänge, sobald sie den Belauf von tausend Franken erreicht haben, ohne Verzug den Darlehensgebern anzuzeigen und sie diesen gleichzeitig, je zur Hälfte, zu überweisen.

Art. 7.

Allfällige Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung sind soweit gesetzlich zulässig durch das schweizerische Bundesgericht zu beurteilen.

Ausgenommen sind Anstände, die sich aus der Frage der Bemessung der Elektrifikationskosten, aus der Anrechnung der vom Kanton Bern geleisteten Vorschüsse, aus der Festsetzung von Zinsfuss und Amortisationsquote und aus der Verwendung der Betriebseinnahmen ergeben sollten (Art. 1, 2, 3, 5, oben), worüber unter Vorbehalt von Art. 1, Abs. 2, ausschliesslich der Bundesrat entscheidet.

Art. 8.

Diese Vereinbarung tritt mit ihrer Genehmigung durch die Bundesversammlung in Kraft.

Vereinbarung.

Die schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Bern

haben mit

der Gürbetalbahn, Aktiengesellschaft, mit Sitz in Bern, im Sinne und unter Vorbehalt der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes folgende Vereinbarung abgeschlossen :

Art. 1.

Die schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Bern gewähren gemeinsam und zu gleichen Teilen unter sich der Gürbetalbahn (A.-G.), hiernach „Gesellschaft“ genannt, für die Elektrifizierung der Linie Bern-Belp-Thun ein Darlehen von höchstens Fr. **6,030,000** (sechs Millionen und dreissigtausend Franken).

Im Rahmen dieses Höchstbetrages bemisst sich das Darlehen nach den ausweislichen Baukosten. Bei der Feststellung derselben dürfen Bauzinse nach Massgabe von Art. 4 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen bis zum Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes verrechnet werden. Im übrigen liegt es im ausschliesslichen Ermessen des eidgenössischen Eisenbahndepartements, zu bestimmen, ob eine belegte Ausgabe zu den Elektrifizierungskosten im Sinne dieser Vereinbarung gehört.

Art. 2.

Die Auszahlung des Darlehens an die Gesellschaft erfolgt auf Grund der von ihr dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und der Kantonsregierung zur Prüfung vorzulegenden Bauabrechnung und Belege.

Vorschüsse, die der Kanton Bern der Gesellschaft hierfür bereits geleistet hat, gelten unter Vorbehalt von Art. 11 des angeführten Bundesgesetzes und Absatz 2 des Art. 1 dieser Vereinbarung als Zahlungen auf Rechnung des Gemeinschaftsdarlehens. Übersteigen diese Vorschüsse die Hälfte der Gesamtbaukosten, wird der Bund die Restauszahlung allein vornehmen.

Die nach Massgabe des vorhergehenden Absatzes anrechenbaren Vorschüsse werden dem Kanton Bern, soweit sie über seine Anteilshälfte hinausgehen, nach erfolgter Feststellung der Elektrifikationskosten vom Bund zu Lasten der Gesellschaft direkt zurückerstattet auf Grund einer von der Kantonsregierung dem eidgenössischen Eisenbahndepartement in zwei Doppeln zu übergebenden Aufstellung, welche die Beträge und Daten der Vorschüsse und die Zinsansprüche enthalten soll. Besondere Abreden zwischen Bund und Kanton Bern über diese Rückerstattung bleiben vorbehalten.

Das aus dem Darlehen für jeden der Gläubiger gegenüber der Gesellschaft entstehende Forderungs- und Klagerecht ist selbstständig und von demjenigen des Mitgläubigers unabhängig.

Art. 3.

Die nach Art. 2 von Bund und Kanton Bern bezahlten Darlehensbeträge sind vom Tage der Betriebseröffnung bzw. bei späterer Leistung vom Tage der Auszahlung hinweg nach Massgabe der folgenden Bestimmungen zu verzinsen und zu amortisieren: Für die ersten zehn, am 31. Dezember 1932 auslaufenden Jahre sind je auf 30. Juni und 31. Dezember, erstmals 30. Juni 1923, $5\frac{1}{2}\%$ pro Jahr von der ursprünglichen Darlehenssumme zu entrichten, wovon $4\frac{1}{2}\%$ als Zins, der Rest als Amortisation gerechnet werden.

Auf Ende dieses Zeitraumes kann der Bundesrat behufs Anpassung an die Lage des Geldmarktes die Zins- und Amortisationsbedingungen des Gesamtdarlehens jeweils für eine ihm gutscheinende Zeitdauer neu festsetzen. Erhält die Gesellschaft bis zum letzten Tage einer Zinsfussperiode keine Mitteilung über eine Änderung, so gelten jedesmal die bisherigen Bedingungen für eine gleichlange Periode weiter.

Dem Kanton Bern bleibt vorbehalten, der Gesellschaft auf dem Wege besonderer Vereinbarung für seine Anteilshälfte niedrigere Sätze als der Bund für Verzinsung und Amortisation zu

bewilligen. Auch steht der Gesellschaft jederzeit frei, die Tilgung des Darlehens des Bundes zu beschleunigen. Alle Veränderungen der Verzinsung und Amortisation haben die beiden Darlehensgeber sich gegenseitig mitzuteilen.

Zinse und Kapitalamortisationen sowie die in Art. 5, Ziff. 5, vorgesehenen Zinsverlustvergütungen sind von der Gesellschaft jedem Darlehensgläubiger unter Anzeige an das eidgenössische Eisenbahndepartement und Finanzdepartement, wie an die Kantonsregierung direkt zu entrichten.

Art. 4.

Zur Sicherstellung des Darlehens samt laufenden und allen rückständigen Zinsen ist zugunsten der Gläubiger das gemäss Art. 8 des genannten Bundesgesetzes bestehende gesetzliche Vorzugspfandrecht im Eisenbahnpfandbuch einzutragen. Der Kanton Bern erklärt hierbei für seine Darlehenshälfte samt allen Zinsen gegenüber dem Bund den Nachgang im Pfandrechtsrange in dem Sinne, dass im Falle einer Liquidation der Gesellschaft die sämtlichen Ansprüche des Bundes aus dieser Vereinbarung denjenigen des Kantons im Range vorgehen.

Pfandgegenstand bildet die Eisenbahnlinie Bern-Belp-Thun der Darlehensschuldnerin samt Zugehör und Material für Unterhalt und elektrischen wie Dampftrieb im Sinne des Art. 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmen.

Ohne Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements und des Kantons Bern dürfen keine betriebszugehörigen, beweglichen oder unbeweglichen Bestandteile vom Pfandgegenstand veräussert, noch darf dessen Bestand sonstwie geschmälert werden. Ausgenommen sind Materialveräusserungen gemäss Art. 7 dieser Vereinbarung.

Art. 5.

Für die Verwendung der Betriebseinnahmen der Gesellschaft wird unter Vorbehalt der Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmen und unter Vorbehalt von allfälligen abweichenden — bestehenden oder künftigen — Gesetzesvorschriften zwingender Natur folgende Rangordnung als massgebend erklärt:

Die Bruttoeinnahmen dienen:

1. zur Bezahlung der Betriebsausgaben mit Einschluss von Verwaltungs- und Erneuerungskosten, allfälligen Zinsen für Betriebszuschüsse (d. h. Hilfeleistung gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918) und ähnlichen, mit dem Betrieb verbundenen Ausgaben, aber unter Ausschluss von Zinsen für Anleihen und schwebende Schulden und von Schuldentilgungen, Abschreibungen, Amortisationen, Einlagen in irgendwelche Fonds, Tantiemen und Dividenden;

2. zur Bezahlung des Zinses samt Amortisation des Elektrizationsdarlehens des Bundes, Rückstände inbegriffen;

3. zur Bezahlung des Zinses samt Amortisation des Elektrizationsdarlehens des Kantons Bern, Rückstände inbegriffen;

4. zur Erfüllung der übrigen Verbindlichkeiten, wie Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden, Einlagen in den Erneuerungsfonds usw., unter Ausschluss von Aktiendividenden u. dgl.;

Was übrigbleibt, gilt als Reingewinn.

5. der Reingewinn jedes Jahres dient in erster Linie zur Rückvergütung des Zinsverlustes, der Bund und Kanton im betreffenden Rechnungsjahr der Gesellschaft aus der Darlehensgewährung erwachsen ist, allfällige Rückstände der Vorjahre eingeschlossen. Die Verteilung auf Bund und Kanton hat proportional, d. h. nach dem Verhältnis der beidseitigen Verlustbeträge zueinander zu erfolgen;

6. ein Überschuss über diese Verwendung steht zur Verfügung der Gesellschaft.

Art. 6.

Unter Zinsverlust (Art. 5) ist die Differenz zwischen dem in dieser Vereinbarung (Art. 3) festgesetzten Zinsfusse und dem Selbstkostenzins der Darlehensgeber zu verstehen, Kursverluste, Emissions- und sonstige Kosten inbegriffen. Die Differenz ist, solange notwendig, jedes Jahr vom eidgenössischen Eisenbahndepartement in Verbindung mit dem eidgenössischen Finanzdepartement für die vom Bund und ebenso vom Kanton für die von ihm ausgerichteten Darlehensbeträge festzustellen. Der Kanton teilt seine Verlustquote dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mit, und dieses übermittelt sodann der Gesellschaft wie dem Kanton eine Gesamtaufstellung der Zinsverluste.

Art. 7.

Aller Erlös aus Material, das infolge der Elektrifizierung überflüssig geworden ist, dient zur Abtragung des Elektrifikationsdarlehens, vorab allfälliger Zinsrückstände. Die Gesellschaft hat daherige Eingänge, sobald sie den Belauf von tausend Franken erreicht haben, ohne Verzug den Darlehensgebern anzuzeigen und sie diesen gleichzeitig, je zur Hälfte, zu überweisen.

Art. 8.

Allfällige Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung sind soweit gesetzlich zulässig durch das schweizerische Bundesgericht zu beurteilen.

Ausgenommen sind Anstände, die sich aus der Frage der Bemessung der Elektrifikationskosten, aus der Anrechnung der vom Kanton Bern geleisteten Vorschüsse, aus der Festsetzung von Zinsfuss und Amortisationsquote, aus der Verwendung der Betriebseinnahmen und aus der Berechnung und Festsetzung der Zinsverluste des Bundes ergeben sollten (Art. 1, 2, 3, 5, 6, oben), worüber unter Vorbehalt von Art. 1, Absatz 2, ausschliesslich der Bundesrat entscheidet.

Art. 9.

Diese Vereinbarung tritt mit ihrer Genehmigung durch die Bundesversammlung in Kraft.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung von Elektrifikationsdarlehen an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, die Gürbetalbahn, die Spiez-Erlenbach-Bahn, die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und die Bern-...

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1922 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 26 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 1623 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 28.06.1922 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 665-686 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 028 381 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.