

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung eines Darlehens für die Elektrifizierung der Bern-Neuenburg-Bahn.

(Vom 23. September 1927.)

I.

Nachdem in den Jahren 1920—1923 auf Grund des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes in rascher Folge bei einer Reihe Privatbahnen die elektrische Triebkraft mit Bundeshilfe eingeführt worden war (Rhätische Bahn, Frauenfeld-Wil-Bahn, Berner Alpenbahn [Spiez-Bönigen], Gürbetalbahn, Spiez-Erlenbach-Bahn, Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, Bern-Schwarzenburg-Bahn, Sihltalbahn), schien die Bewegung von 1923 hinweg stillstehen zu wollen. Wohl bekundete noch die eine oder andere Unternehmung in Eingaben an das Eisenbahndepartement die Absicht, zur elektrischen Betriebsart überzugehen; allein die Weiterverfolgung unterblieb, sei es wegen ungünstiger Ergebnisse der Paritätskohlenpreisberechnung, sei es wegen Schwierigkeiten in der Finanzierung, oder aus sonstigen Gründen. Der Gesamtbetrag der Elektrifizierungsdarlehen für die oben genannten Bahnen beläuft sich auf 40,100,000 Franken, wovon die eine Hälfte auf den Bund, die andere auf die beteiligten Kantone entfällt. Es mag erwähnt werden, dass diese Bundesdarlehen bis dahin regelmässig verzinst und amortisiert worden sind.

Nach vierjähriger Pause liegt heute wieder ein Gesuch zur Behandlung vor. Mit Eingabe vom 3. Januar dieses Jahres hat die Verwaltung der Bern-Neuenburg-Bahn um Gewährung eines Elektrifizierungsdarlehens von 6,800,000 Franken (Bund Fr. 3,400,000) zu 4% Zins plus 1% Amortisation nachgesucht. Die Gesellschaft hatte bereits früher (1920) eine dahin gehende Vorlage eingereicht, die Sache dann aber vorläufig fallen lassen. Die Umbaukosten waren damals noch auf rund 11 Millionen veranschlagt.

In der heute vorliegenden Eingabe wird u. a. ausgeführt, dass mit Rücksicht auf die starke Beteiligung des Kantons Bern an dieser Bahn die bernische Eisenbahndirektion sie von Anfang an in ihr im Jahre 1918 aufgestelltes Elektrifikationsprogramm einbezogen habe. Nachdem die Elektrifikation auf den-

jenigen Linien durchgeführt sei, die für den ersten Teil des Arbeitsprogrammes in Aussicht genommen worden seien und aus den Bernischen Kraftwerken mit Energie hätten versorgt werden können, gelte es nun, auch die Bern-Neuenburg-Bahn in elektrischen Betrieb umzubauen, ebenfalls zu dem Zwecke, die Ausgaben für den Bezug von Brennmaterialien aus dem Ausland (zirka 6400 Tonnen Kohle = zirka Fr. 375,000) zu ersparen, sowie den Betrieb angenehmer zu gestalten und zu verbessern. Angesichts der bevorstehenden Elektrifizierung der S. B. B.-Strecken Yverdon-Biel-Olten und Bern-Biel-Delémont handle es sich auch um die Lebensfähigkeit der Bern-Neuenburg-Bahn, da der Verkehr Neuenburg transit Bern wegen der angenehmeren und schnelleren Fahrt auf die elektrifizierten Strecken Neuenburg-Biel-Bern abgelenkt würde. Die Eingabe sucht sodann in eingehenden Ausführungen den Nachweis dafür zu erbringen, dass die Einführung des elektrischen Betriebes eine wesentliche Besserung des Betriebs- und Finanzhaushaltes der Bahn herbeizuführen vermöchte. Die Kosten des Umbaues, der sofort in Angriff genommen werden und binnen höchstens Jahresfrist durchgeführt sein könne, werden auf maximal Fr. 6,800,000 veranschlagt, die Kosten der bereits ausgeführten Elektrifizierung der Teilstrecke Bern-Bümpliz (rund Fr. 420,000) inbegriffen. Die Verwaltung ersucht um Einbeziehung dieser im Jahre 1922 speziell für den Vorortverkehr unternommenen Teilelektrifizierung in die Gesamtvorlage.

Da die der Eidgenossenschaft zuge dachte Beteiligung den Betrag von 2 Millionen Franken übersteigt, steht nach Art. 7 des erwähnten Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 der Bundesversammlung die Genehmigung einer Darlehensvereinbarung zu. Wir sind in der Lage, die nachgesuchte Unterstützung nach Massgabe der folgenden Ausführungen zu befürworten.

II.

Die eine Baulänge von 39,5 km und eine Betriebslänge von 42,9 km aufweisende normalspurige Linie Bern-Neuenburg ist im Jahre 1901 dem Betrieb übergeben worden. Sie zählt zu den schweizerischen Hauptbahnen und gehört einer Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 6,000,000 Franken. Die ursprünglichen Baukosten beliefen sich (Ende 1903) auf Fr. 12,063,000 und stiegen bis Ende 1926 auf Fr. 13,062,000. Das Baukapital wurde beschafft durch:

1. Aktien (wie erwähnt)	Fr. 6,000,000
2. feste Anleihen:	
I. Hypothek von 1901 zu 4½ %	Fr. 6,000,000
II. Hypothek von 1902 mit bedingter Verzinsung bis zu 4½ %	» 1,280,000
	» 7,280,000
Total	Fr. 13,280,000

Das Aktienkapital wurde mit Ausnahme eines von privater Seite stammenden Betrages von Fr. 200,000 von den von der Bahn durchgezogenen Kantonen Bern, Freiburg und Neuenburg und Gemeinden übernommen.

Das Anleihen I. Hypothek von Fr. 6,000,000 leisteten die Kantonalbanken von Bern und Neuenburg, sowie der Staat und die Stadt Neuenburg. Die vereinbarte planmässige Rückzahlung innert 60 Jahren von 1909 an hat wegen ungenügender Betriebsüberschüsse nie beginnen können. Die Bahngesellschaft war auch nicht imstande, die Zinsen von 4,5 % voll zu bezahlen. Die Gläubiger gewährten ihr auf Ansuchen hin seit Mitte 1903 einen ermässigten Zinsfuss von 4 %.

Das Anleihen II. Ranges von Fr. 1,280,000 wurde von den Kantonen Bern und Neuenburg und der Stadt Neuenburg aufgebracht. Es diente zur Sanierung der Unternehmung, die Ende 1906 an Bauunternehmer, Obligationäre, Banken und an die Bundesbahnen Beträge in der Höhe des Anleiheinschuldete. Die Rückzahlung war auf 1917 vorgesehen; sie konnte aber bis jetzt nicht erfolgen. Das Anleihen erhielt einzig in den Jahren 1916 und 1917 je einen Minimalzins von 3 %. Die vorübergehende Umleitung des französischen Verkehrs von der Route über Delle auf diejenige über Verrières und die Militärtransporte trugen damals zu einer Einnahmensteigerung bei.

Die Struktur des Anlagekapitals, von dem nur etwa 1,5 % von privater Seite herrührt, zeigt, dass die Unternehmung fast ganz vom öffentlichen Interesse getragen ist.

Über die Gestaltung des Verkehrs und der Betriebsergebnisse geben folgende Zahlen Aufschluss:

	1902	1914	1918	1920	1922	1924	1926
Züge per km . . .	6,540	7,856	3,554	5,118	5,990	7,832	8,307
Reisende über jeden km	258,681	513,552	283,120	365,581	395,912	451,795	446,807
Gütertonnen über jeden km	44,526	56,266	93,402	97,743	62,876	68,482	70,187
Beträge in Franken.							
	1902	1914	1918	1920	1922	1924	1926
Betriebseinnahmen	726,713	1,306,125	1,739,514	2,439,414	2,228,926	2,247,956	2,170,483
Betriebsausgaben							
Erneuerungskosten inbegriffen	613,010	984,322	1,605,520	2,692,214	2,067,937	2,063,899	1,898,438
Überschuss . . .	113,703	321,803	133,994	-252,800	160,989	184,057	272,045
Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung für alle Jahre	-281,157	-451,427	-388,444	-1,036,015	-1,734,417	-1,778,676	-1,763,223
Brennmaterialkosten	119,063	193,285	544,056	966,952	378,206	383,334	262,138

Mit Rücksicht auf den Stand der Betriebseinnahmen musste der Bahngesellschaft schon im Jahre 1903 eine Erhöhung der konzessionsmässigen Höchsttaxen für den Personen- und den Güterverkehr bis zu 30 % bewilligt werden. Im Laufe des Weltkrieges wurden wie bei den andern schweizerischen Transportanstalten mehrmals Taxerhöhungen vorgenommen. Heute werden im Personen- und im Güterverkehr die bei den schweizerischen Bundesbahnen geltenden Taxen unter Einrechnung eines Distanzzuschlages von 25 % angewendet.

Die Betriebsausgaben haben sich von 1920 an von Jahr zu Jahr verringert. Die Abnahme ist hauptsächlich auf den Rückgang der Kohlenkosten zurückzuführen, der von 1921 auf 1922 Fr. 270,000 oder 42 % betrug, obwohl die Arbeitsleistung (Bruttotonnenkilometer) grösser war als im Vorjahre. Es führte dies eine rasche Verbesserung der Betriebseinnahmenüberschüsse herbei. Diese reichen immerhin zur Erfüllung aller Verbindlichkeiten noch nicht aus. Hierzu wären erforderlich: für Anleihezinse Fr. 327,600 (7,28 Millionen zu 4,5 %), für die Verzinsung schwebender Schulden zirka Fr. 20,000 und für die Einlage in den Erneuerungsfonds Fr. 60,000, zusammen Fr. 407,600. Ausserdem sollten noch Mittel zur Verfügung bleiben zur Abtragung der zu tilgenden Verwendungen von Fr. 1,159,288 und zur Bildung eines allgemeinen Reservefonds.

Seit dem Jahre 1919 ist der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlust-Rechnung bei nur teilweiser Schuldkapitalverzinsung von Fr. 477,000 auf Fr. 1,763,000 gestiegen. Hiervon entfallen laut Bilanz Fr. 1,590,000 auf rückständige Obligationenzinsen der I. Hypothek. Da unter den obwaltenden Verhältnissen keine Erholung zu erwarten war, sah sich die Bahngesellschaft genötigt, eine finanzielle Sanierung einzuleiten.

Die Bilanz weist auf Ende 1926 folgende Posten auf:

Aktiven.

Baukonto	Fr. 13,061,648
Unvollendete Bauten.	» 12,600
Oberbau-Verstärkungskosten.	» 138,482
Zu tilgende Verwendungen	» 1,159,288
Wertbestände und Guthaben	» 20,705
Guthaben bei der B. L. S.	» 856,044
Materialvorräte und Ersatzstücke	» 377,372
Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	» 1,763,222
Zusammen	<u>Fr. 17,389,361</u>

Passiven.

Aktienkapital	Fr.	6,000,000
Anleihen I. Hypothek von 1901 à 4½ %	»	6,000,000
Anleihen II. Hypothek von 1907 mit abhängiger Verzinsung bis 4½ %	»	1,280,000
Verfallene Obligationenzinse I. Hypothek.	»	1,650,000
Schulden an andere Transportanstalten	»	1,186,532
Schuld an Banken und Kantone	»	386,652
Erneuerungsfonds	»	936,178
Zusammen	Fr.	17,389,361

Laut dem von der Unternehmung vorgelegten **Sanierungsplan** würde die Bilanz noch folgende Passiven aufweisen:

1. Gesellschaftskapital:
 - a. Prioritätsaktien Fr. 1,280,000
 - b. Stammaktien » 2,400,000
2. Feste Anleihen:
 - Obligationen I. Ranges Fr. 1,425,000
 - Obligationen II. Ranges. » 7,700,000

Das Prioritätsaktienkapital stellt das in Aktien umgewandelte Anleihen II. Ranges, das Stammaktienkapital den verbleibenden Rest des um 60 % abgeschrieben ursprünglichen Aktienkapitals von Fr. 6,000,000 dar. Das Obligationenanleihen I. Ranges von Fr. 1,425,000 entspricht den im Sanierungsplan vorgesehenen neuen Betriebsvorschüssen der drei beteiligten Kantone für die unentbehrliche Erneuerung des Personenwagenparkes, und das Anleihen II. Ranges besteht aus der bisherigen I. Hypothek von Fr. 6,000,000 samt Zinsausständen und zu konsolidierenden Bankkreditverpflichtungen. Dazu käme dann noch das Elektrifizierungsdarlehen von (höchstens) Fr. 6,800,000, das den ersten Pfändrang einnehmen würde; die beiden Obligationenanleihen hätten in den II. und III. Rang zu rücken.

III.

Im Auftrage des Eisenbahndepartements hat die in Art. 10 des Gesetzes vorgesehene ständige Expertenkommission die Angelegenheit geprüft. Sie bejaht in ihrem Gutachten die Unterstützungswürdigkeit des Projektes. Die Elektrifizierung dieser Linie, über deren erhebliche Bedeutung im Sinne des Art. 1 des Gesetzes kein Zweifel bestehen könne, sei technisch gegeben und werde die Wirtschaftlichkeit des Betriebes bedeutend verbessern; der Bezug der erforderlichen elektrischen Energie aus den Bernischen Kraftwerken sei sichergestellt und für die Bahn vorteilhaft geordnet. Immerhin glaubte die Kommission als Bedingung der Darlehensgewährung verlangen zu sollen, dass der Finanzhaushalt der Unternehmung einer noch gründlicheren Sanierung unterzogen werde, als wie sie im Gange ist. Auch solle die Bundeshälfte des

Elektrifizierungsdarlehens der kantonalen Hälfte im Pfandrange vorangestellt werden. Im übrigen befürwortet die Kommission die Anerkennung und Einbeziehung der bereits durchgeführten Teilelektrifikation Bern-Bümpliz in die Gesamtvorlage, deren Kostenvorschlag (Fr. 6,800,000) sie als gut ausreichend erklärt.

Auf Grund dieser Untersuchungsergebnisse und derjenigen des Eisenbahndepartements sind wir dazu gelangt, die Voraussetzungen für die Unterstützung im Sinne des Art. 3 des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 zu bejahen. Was die beiden erwähnten Vorbehalte der Expertenkommission betrifft, haben wir folgendes zu bemerken.

Die Kommission steht auf dem Standpunkt, dass das laut Sanierungsplan bestehende Anleihen II. bzw. III. Ranges von Fr. 7,700,000 entweder als Schuldkapital auch noch aus der Bilanz verschwinden oder aber abhängig verzinslich gestaltet werden sollte, da auch bei den nach der Elektrifizierung zu erwartenden bessern Betriebsergebnissen die vollständige Verzinsung dieser künftigen III. Hypothek kaum möglich sein, die Gewinn- und Verlustrechnung also nach wie vor passiv abschliessen werde. Wir haben nicht ermangelt, beide Vorbehalte der Kommission in ernstliche Erwägung zu ziehen.

Allein die Vertreter der drei beteiligten Kantone haben die bestimmte Erklärung abgegeben, dass es ausgeschlossen sei, von ihren Parlamenten die Zustimmung zu den von der Expertenkommission als wünschbar bezeichneten Bedingungen, d. h. der Übernahme weiterer Lasten, zu erlangen. Es erhob sich daher die Frage, ob der Bundesrat das Elektrifikationsprojekt scheitern lassen oder auf die Vorbehalte der Kommission verzichten wolle. Unter diesen Umständen sind wir zu dem Schlusse gelangt, dass von ihrer Verwirklichung abzusehen sei. Tatsächlich sind die am Gesellschafts- und Schuldkapital vorzunehmenden Abschreibungen bedeutend. Darüber hinaus statten die verzichtleistenden Gläubiger das Unternehmen, vom Elektrifikationsdarlehen abgesehen, mit neuen, fast $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken erreichenden Mitteln aus. Eine vollständige Verzinsung der künftigen III. Hypothek von Fr. 7,700,000 wird allerdings schwerlich möglich sein. Ihre Gläubiger (die Kantonalbanken von Bern und Neuenburg, Staat und Stadt Neuenburg) werden dann eben zu weitem Nachlassen Hand bieten müssen; dass sie statt dessen das Unternehmen in den Konkurs treiben würden, ist kaum anzunehmen, da dann ein vollständiger Verlust dieses Kapitals sicher wäre und die drei Kantone die Bahn zweifellos fortbestehen lassen wollen. In diesem Sinne haben sich denn auch die Vertreter der Kantonsregierungen von Bern und Neuenburg dem Eisenbahndepartement gegenüber ausgesprochen. Im Konkursfalle dürfte übrigens zum mindesten das im ersten Pfandrange stehende Elektrifizierungskapital ohne Einbusse davon kommen.

Dass die vollständige und regelmässige Verzinsung und Amortisation des Elektrifizierungsdarlehens zu dem hiernach zu erwähnenden Satze ($4\frac{1}{2} + 1\%$) nach vorsichtiger Einschätzung der künftigen Betriebsergebnisse erwartet werden darf, nimmt auch die Kommission an.

IV.

Dieser Sachlage entsprechend haben wir unter Genehmigungsvorbehalt mit der Gesellschaft und den Kantonen Bern, Freiburg und Neuenburg eine Vereinbarung über Gewährung eines Elektrifizierungsdarlehens in der Höhe der veranschlagten Umbaukosten von 6,800,000 Franken (maximal) abgeschlossen, wovon der Bund die Hälfte von höchstens Fr. 3,400,000, die drei Kantone zusammen die andere Hälfte zu übernehmen hätten, wie dies in Art. 5, Absatz 3, des Gesetzes vorgesehen ist. Der Wortlaut ist im Anhange abgedruckt; wir gestatten uns, darauf zu verweisen, und haben lediglich die folgenden wenigen Bemerkungen dazu anzubringen:

Der Artikel 2 enthält die Sanierungsklausel, jedoch nur in dem oben erörterten Umfange, entspricht also dem, was bei der Gesellschaft in Durchführung begriffen und von den kantonalen Behörden bereits gutgeheissen worden ist. Der unter Ziffer 2 dieses Artikels stehende Vorbehalt der Reglerung der den Bundesbahnen gegenüber der Bern-Neuenburg-Bahn zustehenden Guthaben aus der Mitbenützung der SBB-Bahnhöfe Bern, Kerzers und Neuenburg ist mehr pro memoria aufgenommen worden, da diese Regulierung ebenfalls einen Teil des Sanierungsplanes bildet. Eine Einbusse erwächst hieraus der Bundesbahnverwaltung nicht. In Artikel 3, Absatz 3, wird die Einbeziehung der vorausgegangenen Teilelektrifikation Bern-Bümpliz, der wir ebenfalls zustimmen konnten, zugelassen. Als Zinsfuss sind (Art. 4) $4\frac{1}{2}\%$ vorgesehen, dazu kommt 1 % Amortisation, beides in Form gleichbleibender Annuitäten, einstweilen fest für 10 Jahre. Die Gesellschaft hatte, wie im Eingange erwähnt, eine nur 4 %-Verzinsung postuliert. Wir glaubten aber mit Rücksicht auf die Lage des Geldmarktes und der Bundesfinanzen nicht tiefer gehen zu sollen. (Die Expertenkommission schlug grundsätzlich den Selbstkostenzinsfuss des Bundes mit einiger Ermässigung während einiger Jahre vor.) Die übrigen Bestimmungen der Vereinbarung entsprechen im wesentlichen dem Inhalt der bis dahin abgeschlossenen Verträge dieser Art, soweit nicht im einzelnen Falle aus besondern Gründen der Darlehenshälfte des Bundes eine pfandrechtliche Vorzugsstellung gegenüber der kantonalen Hälfte eingeräumt worden ist.

Wir empfehlen Ihnen die Genehmigung dieser Vereinbarung gemäss nachstehendem Beschlussesentwurfe und versichern Sie bei diesem Anlasse unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 23. September 1927.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

Anhang: Darlehens-Vereinbarung.

(Entwurf.

Bundesbeschluss

betreffend

Gewährung eines Elektrifikationsdarlehens an die Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Unterstützungsgesuches der Bern-Neuenburg-Bahn vom 3. Januar 1927,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 23. September 1927,

beschliesst:

Art. 1.

Der vom Bundesrat namens der schweizerischen Eidgenossenschaft und von den Kantonen Bern, Freiburg und Neuenburg mit der Bern-Neuenburg-Bahn abgeschlossenen Vereinbarung vom 16., 17. und 23. September 1927 betreffend Gewährung eines Darlehens von höchstens Fr. 6,800,000 für die Elektrifizierung der Linie Bern-Neuenburg wird die Genehmigung erteilt.

Art. 2.

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

Vereinbarung

betreffend

Gewährung eines Elektrifikationsdarlehens an die Bern-Neuenburg-Bahn.

Art. 1.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Kantone Bern, Freiburg und Neuenburg gewähren gemeinsam der Gesellschaft der Bern-Neuenburg-Bahn (hiernach «Gesellschaft» genannt), mit Sitz in Bern, im Sinne der Art. 4 ff. des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 (über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes) und unter den nachfolgenden Bedingungen ein Darlehen von höchstens Fr. 6,800,000 (sechs Millionen achthunderttausend Franken) zum Zwecke der Elektrifizierung der Linie Bern-Neuenburg.

Davon übernehmen:

der Bund die Hälfte des Darlehens.	= max.	Fr. 3,400,000	
der Kanton Bern . . .	32½ % = max.	Fr. 2,210,000	
» » Freiburg .	5 % = »	» 340,000	
» » Neuenburg	12½ % = »	» 850,000	
			» » 3,400,000
Zusammen max.			Fr. 6,800,000

Im Rahmen dieses Höchstbetrages bemisst sich das Darlehen nach den ausweislichen Baukosten. Bei deren Feststellung 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 gehöre.

Art. 2.

Die Auszahlung der Bundeshälfte des Darlehens wird von folgenden Voraussetzungen, über deren Erfüllung das eidgenössische Eisenbahndepartement endgültig zu befinden hat, abhängig gemacht:

1. dass eine Sanierung des Finanzhaushaltes der Gesellschaft mindestens im Umfange des von ihr vorgelegten Sanierungsplanes vom Januar 1927 durchgeführt,

2. dass die Reglierung der Forderungen der schweizerischen Bundesbahnverwaltung (Ziffer 6, Abschnitt IV, des Sanierungsplanes) perfekt geworden sei.

Art. 3.

Unter Vorbehalt von Art. 2 erfolgte die Auszahlung des Gemeinschaftsdarlehens nach Massgabe der fortschreitenden Bauarbeiten auf Grund der dem eidgenössischen Eisenbahndepartement jeweils einzureichenden Ausweise; die Teilzahlungen sind von Bund und Kantonen gleichzeitig auf Grund der vom eidgenössischen Eisenbahndepartement jeweils durchzuführenden Prüfung der Ausweise zu bewerkstelligen; das eidgenössische Eisenbahndepartement teilt das Ergebnis den mitbeteiligten Darlehensgebern mit und hält die Ausweise zu ihrer Einsichtnahme zur Verfügung.

Die Auszahlungsbegehren sind von der Gesellschaft gleichzeitig an sämtliche Darlehensgeber zu richten.

Vorschüsse, die von den Kantonen für die Elektrifizierung der Linie bereits geleistet und von der Gesellschaft hierfür verwendet worden sind, gelten unter Vorbehalt von Art. 11 des B. G. und nach Massgabe von Art. 1, Absatz 3, dieser Vereinbarung als Zahlungen auf Rechnung des Gemeinschaftsdarlehens.

Die Darlehensgeber erlangen für ihren Anteil am Gemeinschaftsdarlehen ein selbständiges Forderungs- und Klagerecht.

Art. 4.

Das Gemeinschaftsdarlehen mit Einschluss der nach Art. 3, Absatz 3, dieser Vereinbarung anrechenbaren Vorleistungen der Kantone ist vom Tage der Auszahlungen hinweg je auf 30. Juni und 31. Dezember, erstmals 31. Dezember 1928, während zehn Jahren zu $5\frac{1}{2}\%$ der ursprünglichen Darlehenssumme zu verzinsen und zu amortisieren, wovon $4\frac{1}{2}\%$ als Zins und der Rest als Amortisation gerechnet werden.

Auf Ende dieses Zeitraumes kann der Bundesrat für die Bundeshälfte die Zins- und Amortisationsbedingungen behufs Anpassung an die Lage des Geldmarktes für eine ihm gutscheinende Zeitdauer neu bestimmen, ebenso nach Ablauf jeder weiteren Zinsfussperiode. Erhält die Gesellschaft bis zum letzten Tage einer Zinsfussperiode keine Mitteilung über eine Änderung, so gelten jedesmal die Bedingungen der letzten Periode für eine gleichlange Zeitdauer weiter. Das Nämliche gilt für die kantonalen Teildarlehen, mit der Massgabe immerhin, dass für diese nicht höhere Sätze für Zins und Amortisation gelten dürfen als für die Bundeshälfte. Die Darlehensgeber haben sich alle bezüglichen Änderungen gegenseitig mitzuteilen.

Eine raschere Tilgung des Gemeinschaftsdarlehens steht der Gesellschaft jederzeit frei.

Zinse und Kapitalamortisationen, sowie die in Art. 7 vorgesehenen Zinsverlustvergütungen sind von der Gesellschaft jedem Darlehensgläubiger direkt zu entrichten.

Art. 5.

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.

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

Ohne Zustimmung des eidgenössischen Eisenbahndepartements und der Kantone Bern, Freiburg und Neuenburg dürfen keine betriebszugehörigen, beweglichen oder unbeweglichen Bestandteile vom Pfandgegenstand veräussert, noch darf dessen Bestand sonstwie geschmälert werden. Ausgenommen sind Materialveräusserungen gemäss Art. 8 dieser Vereinbarung.

Art. 6.

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 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., unter Ausschluss von Aktiendividenden u. dgl.;

was übrig bleibt, gilt als Reingewinn.

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

5. Ein Überschuss über diese Verwendung steht zur Verfügung der Gesellschaft.

Art. 7.

Unter Zinsverlust (Art. 6) ist die Differenz zwischen dem in dieser Vereinbarung (Art. 4) 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 von den Kantonen für die von ihnen ausgerichteten Darlehensbeträge festzustellen. Die Kantone teilen ihre Verlustquote dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mit, und dieses übermittelt sodann der Gesellschaft wie den Kantonen eine Gesamtaufstellung der Zinsverluste.

Art. 8.

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 im Verhältnis zu ihrem Anteil am *Gemeinschaftsdarlehen gleichzeitig zu überweisen.*

Art. 9.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Materialbestellungen soweit tunlich die schweizerische Industrie zu berücksichtigen und bei der Vergebung von Arbeiten nach Möglichkeit schweizerische Unternehmungen und Arbeitskräfte beizuziehen.

Art. 10.

Binnen sechs Monaten nach der Durchführung des mit dem Darlehen finanzierten Elektrifikationsprogrammes hat die Gesellschaft dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und den Kantonen eine Gesamtabrechnung über die Verwendung einzureichen.

Art. 11.

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 (Art. 1), aus der Erfüllung der Voraussetzungen für die Auszahlung der Bundeshälfte des Darlehens (Art. 2), aus der Anrechnung der von den Kantonen geleisteten Vorschüsse (Art. 3, Absatz 3), aus der Festsetzung von Zinsfuss und Amortisationsquote (Art. 4), aus der Verwendung der Betriebseinnahmen (Art. 6) und aus der Berechnung und Festsetzung der Zinsverluste des Bundes (Art. 7) ergeben sollten, worüber unter Vorbehalt von Art. 1, Absatz 3, und Art. 2 ausschliesslich der Bundesrat entscheidet.

Art. 12.

Diese Vereinbarung tritt mit ihrer Genehmigung durch die zuständigen Behörden der beteiligten Kantone und die Bundesversammlung in Kraft.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung eines Darlehens für die Elektrifizierung der Bern-Neuenburg-Bahn. (Vom 23. September 1927.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1927
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2240
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1927
Date	
Data	
Seite	218-229
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 153

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.