



HIWEPA

PORTFOLIO

I

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn



Liebe Sammlerin, lieber Sammler, sehr geehrte Interessenten

Wir von Hiwepa sind stolz, Ihnen die erste Ausgabe unseres neuen **Hiwepa-Portfolio** vorstellen zu können. Mit dieser Publikation stellen wir das besonders Faszinierende am Sammeln Historischer Wertpapiere in den Mittelpunkt: Jedes historische Wertpapier erzählt eine grössere Geschichte und ist Teil eines breiten wirtschaftlichen, technologischen oder sozialen Themas. Eine interessante Sammlung Historischer Wertpapiere stellt bedeutend mehr dar, als eine lose Aneinanderreihung von Titeln. In einer guten Sammlung formen die einzelnen Historischen Wertpapiere ein Ganzes. Die Sammlung erzählt die Geschichte.

Mit unserem **Hiwepa-Portfolio** wollen wir Ihnen in loser Reihenfolge diese Geschichten und Themenbereiche näher bringen und Ihnen jeweils die Sammlung der dazugehörigen Historischen Wertpapiere vorstellen. Gewisse Stücke können Sie bei uns kaufen, andere werden bei uns sporadisch im Angebot sein und andere wiederum sind Einzelstücke, die jahrzehntelang oder gar nie im Markt auftauchen — genau wie in einer richtigen Sammlung! Ich hoffe, dass Ihnen dieses Hiwepa-Portfolio auch so viel Spass bereitet wie unserem Redaktionsteam.

Besonders freut es mich, in unserer ersten Ausgabe die Finanzierungs- und Wertpapiergeschichte des in der Schweizer Eisenbahngeschichte so wichtigen Unternehmens, der „**Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon AG**“ oder heute kurz der BLS AG vorstellen zu können. Damit gratuliert die Hiwepa der BLS AG herzlichst zu ihrem **100-jährigen Jubiläum!**

Die BLS AG hat in diesen 100 Jahren auf dem Berner Kapitalmarkt eine wichtige Rolle gespielt. Mit den verschiedenen Übernahmen, Fusionen und Namensänderungen hat sie auch für Sammler Historischer Wertpapiere einen grossen und interessanten Fundus geschaffen. In dieser Ausgabe des **Hiwepa-Portfolios** stellen wir die „**Finanzgeschichte der Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon**“ dar. Uns ist erstmalig gelungen, Ihnen alle wichtigen Historischen Wertpapiere dieser Gesellschaft zusammen in einem abgerundeten und einzigartigen Portfolio vorzustellen. Viele dieser Titel sind nur noch sehr selten erhältlich oder sogar absolute Einzeltitel. Trotzdem können wir Ihnen einige wenige Exemplare aus dieser faszinierenden Finanzgeschichte anbieten. Besuchen Sie doch unseren Shop unter www.hiwepa.ch. Die einmalige Gelegenheit zum Kauf einer kompletten Sammlung aller Wertpapiere der Berner Alpenbahn BLS bietet die Auktion unseres Partners Auktionshaus Spink in Lugano am 19. Oktober 2013 (siehe www.spink.com).

Ihr Thierry Stäuble

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn

Autor: Dr. Peter Christen

Projekt und Gründung

Im Jahr 1882 durchquert mit der Gotthardbahn erstmals eine Eisenbahn die Schweizer Alpen. Im Kanton Bern jedoch lebt der Wunsch nach einer eigenen Alpenbahn weiter. Als gegen Ende des Jahrhunderts der Simplondurchstich immer wahrscheinlicher wird, erhält dieser alte Wunsch einer Verbindung von Bern durch das Berner Oberland zur Simplonlinie und weiter nach Italien wieder Auftrieb.

Schon in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts verbreitet der Berner Alt-Regierungsrat Wilhelm Teuscher seine Idee einer Berner Alpenbahn über Frutigen und durch den Lötschberg in einer losen Schriftenreihe. Die von ihm vertretene Linienführung setzt sich nach langer Diskussion gegen die Varianten der Breithorn- und der Wildstrubelbahn durch. Die Berner Behörden erkennen von Beginn an die Bedeutung einer Alpenbahn für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons. Der Kanton Bern kauft schon im Jahre 1899 von Privaten die ihnen vom Bund erteilte Konzession für die Linie Spiez–Frutigen ab, als erste Sektion einer Normalspurbahn durch den Lötschberg.

Auch das Kantonsparlament verabschiedet drei Dekrete zur Förderung und Subvention von Eisenbahnen. Ein wichtiger Meilenstein für das Projekt ist im Jahr 1902 die Zustimmung des Berner Volkes zum dritten Eisenbahndekret, welches eine Beteiligung des Kantons



Typ: BLS-S1
Stammaktie Fr. 500,
Bern 1. August 1911
(Spiez–Frutigen–Brig
1. Emission). Bei der
Gründung der Gesell-
schaft wurden norma-
lerweise zuerst Interim-
saktien ausgegeben und
diese nach Abschluss
aller Einzahlungen in
die eigentliche Aktie
ausgetauscht. Bei der
Berner Alpenbahn ist
dies entsprechend dem
Datum auf der Aktie am
1. August 1911.

von Fr. 17.5 Millionen an die zu bauende Lötschberg-Linie vorsieht.

Am 21. Juni 1902 lädt der Kanton achtzig Personen ein zur konstituierenden Versammlung eines Initiativkomitees für die Lötschbergbahn. Diese wählt den leitenden Ausschuss, bestehend aus verschiedenen bekannten Berner Persönlichkeiten unter dem Präsidium des FDP-Nationalrats Johann Daniel Hirter. Eines der ersten Ziele dieses Komitees ist die Beschaffung von Gemeindegeldsubventionen und Privatkapital für den Bau der Linie.

Unterstützung aus Frankreich

Auf Bundesebene ist dieses zweite Alpenbahnprojekt jedoch umstritten. Auch andere Regionen sind am Bau einer eigenen neuen Alpenbahn interessiert. Entsprechend ist auch die Bereitschaft zu einer finanziellen Beteiligung gering. Unverhoffte Hilfe erhält der Kanton Bern vom westlichen Nachbarland. 1871 ging Elsass-Lothringen an Deutschland, damit verliert Frankreich den direkten Zugang zum Grenzübergang Basel und hat nun ein grosses strategisches Interesse an einer weiteren Transitbahn nach Italien. Für Frankreich soll der Grenzübergang Delle vor dem schweizerischen Boncourt das neue Eisenbahntor zur Schweiz und weiter nach Italien werden.

Es gelingt dem Initiativkomitee, eine französische Unternehmergruppe für die Finanzierung und den Bau der Lötschberg-Eisenbahn zu interessieren. Bald kann mit dem Vertrauensmann dieser Unternehmensgruppe, dem Pariser Bankier J. Loste ein Vorvertrag geschlossen werden. 1906 formiert sich ein französisch-schweizerisches Konsortium unter dem Namen „Entreprise Générale du chemin de fer des Alpes Bernoises, Berner-Lötschberg-Simplon“ (EGL), welches die Bauarbeiten übernehmen soll. Ein französisches Bankenkonsortium um die zwei Pariser Banken J. Loste & Cie. und der Société Centrale des Banques de Province ist bereit, sich massgeblich am Projekt zu beteiligen. Die Société Centrale ist ein im Jahr 1905 gegründeter Zusammenschluss von 325 kleineren französischen Banken mit dem Ziel, auf dem französischen Kapitalmarkt eine wichtige Rolle spielen zu können.

Gründung der Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon AG

Am 27. Juli 1906 wird die Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon Aktiengesellschaft in Bern gegründet. Der Kostenvoranschlag für den Bau der Strecke beläuft sich auf Fr. 89 Mio. Darin enthalten sind u.a. rund Fr. 66 Mio. für den Unterbau, Fr. 3.1 Mio. für den Oberbau



Der Präsident des Initiativkomitees zum Bau der Lötschbergbahn und spätere Verwaltungsratspräsident der Gesellschaft Johann Daniel Hirter (1855-1926).

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn

und Fr. 3.5 Mio. für das Rollmaterial. Diesem geplanten Finanzbedarf folgend wird das Kapital der Gesellschaft auf Fr. 89 Mio. festgelegt.

Entsprechend der gängigen Finanzierungsregel im Eisenbahnbau, wird dieser Betrag zur Hälfte als Aktienkapital (Fr. 45 Mio.) und zur anderen Hälfte als Obligationenkapital (Fr. 44 Mio.) aufgenommen.

Stammaktien

Das gesamte Stammaktienkapital von insgesamt Fr. 21 Mio. wird in Form von 42'000 Stammaktien ausgegeben. Die Zeichnungen von Stammaktien haben alle den Charakter von Subventionen, da sie fast ausschliesslich von öffentlichen Institutionen getätigt werden. Schon im Mai 1902 hat das Berner Volk eine Subvention von Fr. 17.5 Mio. an das zu gründende Unternehmen bewilligt. Entsprechend übernimmt der Kanton Bern 35'000 Stammaktien. Die Finanzierung der weiteren Fr. 3.5 Mio. wird von vier Banken aufgebracht. Diese übernehmen die Titel fest zu 94 Prozent. Nur ein Viertel des gezeichneten Kapitals stammt aus der Schweiz, der Bank Sarasin & Cie. in Basel Fr. 1 Mio. und von der Kantonalbank von Bern Fr. 5 Mio. Drei Viertel des Prioritätsaktienkapitals stammen aus Frankreich: Die Bank J. Loste & Cie. zeichnet für Fr. 11 Mio., die Société Centrale des Banques de Province steuert weitere Fr. 7 Mio. bei. Die Zeichnung geschieht mittels am 27. Juli 1906 ausgegebenen Interimsscheinen, welche bei Voll-Liberierung gegen definitive Aktientitel mit gleichem Datum umgetauscht werden.

restliche Betrag wird von lokalen Unternehmern übernommen. Bei Gründung sind 20 Prozent des nominalen Betrages auf die Aktie einzuzahlen. Die Stammaktien erhalten während der Bauzeit keine Dividende.

Prioritätsaktien

Im Emissionsprospekt vom 27. Juni 1906 legt das Initiativkomitee die Bedingungen der Emission der Prioritätsaktien fest. Diese haben das Privileg auf eine Dividende von bis zu 4½ Prozent. Erst danach erhalten die Stammaktien bis zu 4 Prozent Dividende. Ein weiterer Überschuss soll gleichmässig auf sämtliche Aktien verteilt werden. Die Prioritätsaktien haben, genau wie die Stammaktien, einen nominalen Wert von Fr. 500.-. Davon werden bei Subskription Fr. 100.-, Ende August 1906 Fr. 150.- und die übrigen Fr. 250.- in den sechs Monaten nach der Gründung der Gesellschaft fällig. Das Prioritätsaktienkapital von Fr. 24 Mio. wird von vier Banken aufgebracht. Diese übernehmen die Titel fest zu 94 Prozent. Nur ein Viertel des gezeichneten Kapitals stammt aus der Schweiz, der Bank Sarasin & Cie. in Basel Fr. 1 Mio. und von der Kantonalbank von Bern Fr. 5 Mio. Drei Viertel des Prioritätsaktienkapitals stammen aus Frankreich: Die Bank J. Loste & Cie. zeichnet für Fr. 11 Mio., die Société Centrale des Banques de Province steuert weitere Fr. 7 Mio. bei.

Die Zeichnung geschieht mittels am 27. Juli 1906 ausgegebenen Interimsscheinen, welche bei Voll-Liberierung gegen definitive Aktientitel mit gleichem Datum umgetauscht werden.



Prospekt des Initiativkomitees vom 27. Juni 1906 für die Zeichnung der 48'000 ausgegebenen Prioritätsaktien.

Obligationenkapital

Bei Gründung wird vom Obligationenkapital nur die 1. Hypothekendarleihe zu 4 Prozent im Betrag von Fr. 29 Mio. ausgegeben. Dieses ist in der Zeitspanne zwischen 15. und 25. Oktober zu zeichnen und einzuzahlen und wird schon ab 1. November 1906 verzinst. Der grösste Teil von Fr. 15 Mio. übernimmt die Société Centrale zu 96.5 Prozent. Die Bank



Typ: BLS-I1
Interimsschein für die 4 Prozent-Obligation, 1. Rang, Fr. 500, 1. November 1906 mit den sechs halbjährlichen Coupons von Fr. 10; rechts das Faksimile von Verwaltungsratspräsident Johann Daniel Hirter.

Typ: BLS-P1
Prioritätsaktie Fr. 500, Bern, 27. Juli 1906. Diese Prioritätsaktien wurden dem Publikum angeboten und hauptsächlich von französischen Banken gezeichnet.

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn



Typ: BLS-01
4 Prozent-Obligation, 1. Rang, Fr. 500, Bern, 1. November 1906, die Gründerobligation der Berner Alpenbahn.

Sarasin, die Banque J. Loste und die Kantonalbank von Bern, jede Fr. 4 Mio. Das Kapital für die 4½ Prozent-Obligationen 2. Hypothek von 15 Mio. ist erst für das Jahr 1911 vorgesehen und wird vollständig zu 97 Prozent durch die Kan-

tonalbank von Bern übernommen. Das Pfandrecht läuft auf die zu bauende Strecke Frutigen–Brig. Die einzelnen Obligationsscheine haben mit Fr. 500 den gleichen nominalen Wert wie die Aktien.

Übersicht über das Gründungskapital der Berner Alpenbahn nach Wertpapierart und Herkunft des Kapitals:

| Kapital in Mio. | Aktien | | Obligationen | | Total |
|-----------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-------------|
| | Stamm | Priorität | 1. Rang | 2. Rang | |
| Kanton Bern | 17.5 | | | | 17.5 |
| Berner Gemeinden | 2.2 | | | | 2.2 |
| Lokale Eisenbahnen | 1.3 | | | | 1.3 |
| Berner Kantonalbank | | 5 | 4 | 15 | 24.0 |
| Bank Sarasin & Cie | | 1 | 4 | | 5.0 |
| Banque J. Loste & Cie | | 11 | 4 | | 15.0 |
| Société Centrale | | 7 | 15 | | 22.0 |
| Andere | | | 2 | | 2.0 |
| Total | 21 | 24 | 29 | 15 | 89.0 |

Diese Übersicht zeigt, welche Wertpapiere die verschiedenen Kapitalgeber bei Gründung der Berner Alpenbahn übernommen haben. Die grössten Kapitalgeber sind die Kantonalbank von Bern, der Kanton Bern und die zwei französischen Banken, J. Loste und Société Centrale. Die französischen Banken bringen mit Fr. 37 Mio. fast 42 Prozent des gesamten Kapitals ein.



Die Aktie der Société Centrale des Banques de Province, Action de 500 Francs, Paris 1911, nach der Berner Kantonalbank der grösste Geldgeber der Berner Alpenbahn.

Kotierung der Berner Alpenbahn Titel

In Ausführung der Bestimmungen im Emissionsprospekt verlangte die Gesellschaft die Kotierung der Prioritätsaktien Nr. 1-48'000 und der 4 Prozent-Obligationen an den Börsen Bern, Basel, Zürich, Genf und Paris. Die erstmaligen Notierungen erfolgen in Bern im Januar 1907, in Paris im Oktober 1907 und in Basel, Genf und Zürich im Januar 1908.

Baubeginn

Das Baukonsortium Entreprise Générale du chemin de fer des Alpes Bernoises, Berne-Lötschberg-Simplon, erhält am 27. Juli 1906 den Auftrag zum Bau der rund 58 Kilometer langen Bergstrecke Frutigen–Brig, deren Hauptbauwerk der 13,7 km lange Lötschbergtunnel ist. Gleichzeitig kommen aus dem Süden positive Nachrichten: Der Simplontunnel zwischen Brig und Iselle (Italien), die Weiterführung der Strecke nach Italien wird eingeweiht.

Übernahme der Spiez–Frutigen-Bahn

Schon bei der Konzessionserteilung am 20. Dezember 1890 ist geplant, die seit 1901 verkehrende Spiez–Frutigen-Bahn als nördliche Zufahrt zum Lötschbergtunnel zu übernehmen. Diese hat eine Länge von 13.4 Kilometer und verbindet die Thunerseebahn mit Frutigen. Diese Linie wurde im Hinblick auf den kommenden Lötschberg-Durchstich normalspurig und mit entsprechend starkem Unter- und Oberbau angelegt. Der Kanton Bern ist mit rund 58 Prozent massgeblich an der Gesellschaft beteiligt.

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn



Unglück im Lötschberg

Die Bauarbeiten an der Bahnstrecke gehen lange gut voran. Am 24. Juli 1908 jedoch brechen während Bohrarbeiten direkt unter dem Gasterntal grosse Mengen von Wasser und Sedimentgestein in den Tunnelstollen. Dabei kommen 25 italienische Mineure ums Leben. Infolge dieses schrecklichen Ereignisses sind die Bauarbeiten während rund sechs Monaten stillgelegt. Danach wird der mit Schutt ausgefüllte Stollen zugemauert und mit drei Kurven innerhalb des Bergs umfahren. Dies hat zur Folge, dass der Lötschbergtunnel etwas länger wird als vorgesehen, nämlich 14'612 Meter. Am 31. März 1911 schliesslich wird der Berg durchstossen.

Grenchenbergtunnel Moutier-Lengnau

Die französischen Geldgeber drängen auf eine attraktivere und kürzere Verbindung von Frankreich durch den Jura von Moutier nach Bern mittels Bau eines Tunnels durch den Grenchenberg. Der Bund gibt deshalb der Alpenbahn 1909 die Konzession für den Bau und Betrieb der Moutier-Lengnau-Bahn. Dies zum grossen Leidwesen der SBB, da dieser Tunnel in ihrem alleinigen Operationsgebiet liegt. Ein Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz sichert die Beteiligung von Fr. 10 Mio. durch die französischen Chemin de fer de l'Est an diesem auf total Fr. 25 Mio. budgetierten Bauwerk.

Zwei Historische Wertpapiere der 1907 gekauften Spiez-Frutigen-Bahn: links die Aktie, Fr. 500, Frutigen, 1. Oktober 1900 und rechts die Anleihe, Fr. 1'000, Frutigen, 1. Mai 1901.

Am 1. Januar 1907 verkauft die Spiez-Frutigen-Bahn AG sämtliche Rechte und Pflichten an die Berner Alpenbahn. Als Gegenleistung händigt die BLS der Spiez-Frutigen-Bahn 560 Stamm- und 4'640 Prioritätsaktien (Typ BLS-P2) aus. Entsprechend erhöht sich das Aktienkapital der BLS um 2.6 Mio. auf neu Fr. 47.6 Mio. (52'640 Prioritäts- und 42'560 Stammaktien).

men. Ab 20. Juni 1908 beträgt deshalb das Gesellschaftskapital Fr. 50.6 Mio. eingeteilt in 58'640 Prioritätsaktien und 42'560 Stammaktien zu je Fr. 500.

Die Gesellschaft verschiebt jedoch, auf Bitte der französischen Grossaktionäre, die geplante Ausgabe der zwei Serien von Obligationen (Typ BLS-O2 und Typ BLS-O3) und wird dafür ein Jahr später eine Obligation ausgeben.

Ausbau des Haupttunnels auf Doppelspur

Da nun klar ist, dass die Lötschberglinie gebaut wird, beteiligt sich auch der Bund an der neuen Verbindung nach Italien. Er verlangt im September 1907 von der BLS den Ausbau des Haupttunnels auf Doppelspur und das Erstellen erweiterbarer Zufahrtsrampen. Die Berner Alpenbahn erhält dafür von der Eidgenossenschaft eine Subvention von Fr. 6 Mio.

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 30. September 1907 wird beschlossen, die zu diesem Zwecke benötigten weiteren Kapitalien mittels Erhöhung des Aktienkapitals durch Ausgabe von 6'000 neuen Prioritätsaktien zu je Fr. 500 Nennwert sowie durch die Ausgabe von Fr. 8 Mio. in zweitrangigen 4½ Prozent-Obligationen zu beschaffen.

Die neuen Aktien werden vollständig durch den bisherigen grossen Aktionär, das Bankhaus J. Loste & Cie übernom-



Aktie der Compagnie des Chemins de fer de l'Est, Paris 17. August 1853, die grosse französische Eisenbahngesellschaft, welche sich mit Fr. 10 Mio. am Grenchenbergtunnel beteiligt.

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn



Aktie von 1913 des Crédit Français. Dieser übernimmt die Fr. 23 Mio. Anleihe von 1911 vollständig.

Die konkrete Finanzierung dieser Beteiligung geschieht durch Übernahme von Stammaktien im Wert von Fr. 6 Mio. und Prioritätsaktien für Fr. 4 Mio. (Typ BLS-P3) durch die Chemin de fer de l'Est. Neu beträgt das Aktienkapital Fr. 60.6 Mio., eingeteilt in 54'560 Stamm- und 66'640 Prioritätsaktien mit je Fr. 500 Nennwert.

Die Aufnahme des Obligationskapitals der restlichen für die Moutier-Lengnau benötigten Fr. 15 Mio. und die verschobene Kapitalaufnahme von Fr. 8 Mio. zur Erweiterung des Lötschbergtunnels auf Doppelspur geschieht am 2. Dezember 1911 durch eine 4 Prozent-Hypothekaranleihe im 1. Rang von Fr. 23 Mio. auf die Linie Moutier-Lengnau (Typ BLS-04). Diese Anleihe übernimmt der 1911 gegründete Crédit Français aus Paris vollständig zum Kurs von 90½ Prozent.

Die Bauarbeiten an der Strecke sind schwierig. Es kommt zu mehreren Streiks, bei denen sogar das Militär aufgeboten werden muss. Auch fliessen zwischen Januar und Juni 1913 mächtige 6 Mio. Tonnen Wasser aus dem Innern des Grenchenbergs in den Tunnel. In der Folge erschüttern drei überaus starke Erdbeben die Region. Auch die Wasserversorgung der Gemeinde Grenchen bricht zusammen. Trotzdem können die ersten Züge den Tunnel schon zwei Jahre nach dem Beginn der Bauarbeiten planmässig am 1. Oktober 1915 durchqueren. Eine bewundernswerte Leistung, zumal der Vortrieb auf der Nordseite des Tunnels an 81 Tagen und auf der Südseite gar während 211 Tagen vollständig eingestellt war.

Zusätzlicher Finanzbedarf

Bald zeigt sich, dass die ursprünglichen Kostenschätzungen viel zu optimistisch waren. Die Perspektive einer weiteren

Kapitalaufnahme verunsichert den Kapitalmarkt. Die Zweifel an der Rentabilität der Alpenbahn mehren sich. Als die Lötschbergbahn 1912 den zusätzlichen Finanzbedarf durch die Ausgabe von zwei Serien einer weiteren 4 Prozent-Hypothekaranleihe im 2. Rang (Frutigen-Brig) von insgesamt total Fr. 42 Mio. decken will, zeigt sich, dass bei diesen Perspektiven der bislang attraktive Zinssatz von 4 Prozent auf dem Kapitalmarkt nicht mehr zu erreichen ist. Um der Gesellschaft jedoch weiterhin diesen Zinssatz zu erhalten, stattet der Kanton Bern per Dekret vom 17. Dezember 1912 die Obligation mit einer Garantie auf die Zinszahlungen aus. Dieses in zwei Serien aufgenommene Obligationskapital (Typ BLS-05 und Typ BLS-06) dient sowohl zur Deckung der Mehrkosten von ca. Fr. 19 Mio. als auch zur Umwandlung der bestehenden Fr. 23 Mio. 4½ Prozent-Obligation zweiten Ranges.

Diese Obligation wird gemeinsam durch die Kantonbank von Bern, den Crédit Français und die Société Centrale des Banques de Provence zum Kurs von 95 Prozent übernommen.

Inbetriebnahme der Gesamtstrecke

Nachdem die imposanten Zufahrtsrampen auf beiden Seiten des Lötschbergs mit ihren kühnen Bauwerken (33 Tunnel, 3 Lawinenschutzgalerien und 22 Brücken) vollendet sind, kann die Lötschbergbahn am 28. Juni 1913 feierlich dem Betrieb übergeben werden. Sie bildet nun im Verbund mit der Simplonlinie, neben dem Gotthard, die zweite Transitachse durch die Schweiz.

Als grosse Neuerung der Lötschbergbahn gilt vor allem der elektrische Antrieb, dessen Technologie bis dahin erst



BE 5/7 151

in der Pionierphase steckte. Die steilen Lötschberg-Rampen mit einer Neigung von bis zu 27 Promille verlangen nach besonders kräftigen Lokomotiven. Diese müssen speziell für die Alpenbahn entwickelt werden. Das Resultat ist die legendäre Be 5/7, die stärkste Lokomotive ihrer Zeit.

BLS Betriebsgemeinschaft

Nachdem die Stammlinie der Lötschbergbahn vollendet ist, sollen die Zubringer, deren Linien von Bern bis Neuenburg reichen, als eine grosse Betriebsgemeinschaft von Privatbahnen unter derselben Verwaltung organisiert werden.



Obligation der Vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf dem Thuner- und Brienersee, Thun, 1. Oktober 1891.

Auf den 1. Januar 1913 übernimmt die BLS die Thunerseebahn TSB (Thun/Scherzligen-Interlaken-Bönigen) und damit die Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees. Die Übernahme erfolgt durch Aktientausch. Das Aktienkapital wird um 10'000 neue Prioritätsaktien bzw. um Fr. 5 Mio. erhöht. Somit beläuft sich dies neu auf Fr. 65.6 Mio, eingeteilt in 54'560 Stammaktien und 76'640 Prioritätsaktien.

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn

Darüber hinaus wird die BLS betriebsführende Gesellschaft folgender Zubringer: Die BN Bern–Neuenburg-Bahn (43 km), die GBS Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn (52 km) und die SEZ Spiez–Erlenbach–Zweisimmen-Bahn (35 km). Diese bleiben zwar rechtlich eigenständige Gesellschaften, Verwaltung und Betrieb besorgt jedoch die BLS.

Nach dem ersten Weltkrieg

Schon kurz nach ihrer Eröffnung wird die Bahn mit einer weiteren grossen Herausforderung konfrontiert. Im bald ausbrechenden Ersten Weltkrieg nimmt zwar der Güterverkehr zu, der profitable internationale Transitverkehr bricht jedoch völlig ein.

Nach Kriegsende hat sich die strategische Lage drastisch verändert. Nach dem Versailler Abkommen von 1919 geht Elsass-Lothringen wieder zurück an Frankreich. Der Grenzübergang Delle nach Boncourt verliert dadurch wieder an Bedeutung, da Frankreich seinen Transitverkehr nach Italien wieder einfacher über Basel/St-Louis abwickeln kann. Zum Glück kann dieser Verkehrsausfall Dank des wachsenden Güterausstausches zwischen Deutschland und Italien kompensiert werden, denn ein Teil davon wird nun neu über die BLS-Strecke abgewickelt. Auch der Schweizer Verkehr nach und vom Wallis nimmt nun grossen Aufschwung. Der Betrieb der Bahn allein wirft sogar einen Gewinn ab.

Finanzielle Schwierigkeiten

Auf der Finanzseite sieht jedoch die Lage bedeutend schlechter aus. Die Kostenüberschreitungen auf der Linie Frutigen–Brig haben die Bauausgaben von den ursprünglich geplanten Fr. 89 Mio. auf total Fr. 137 Mio. steigen lassen. Die Kapitalkosten übersteigen die Fähigkeiten der Bahn. Die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges zwingen die BLS am 1. März 1915, den Zinsendienst auf die ausstehenden Obligationen einzustellen. Einzige Ausnahme ist die Anleihe vom 10. Juli 1912 Zweite Hypothek Frutigen–Brig von 42 Mio., auf die der Staat Bern die Zinsgarantie übernommen hat.

Erste Sanierung 1923

Vom Bund erhält die notleidende BLS eine auf Notgesetz basierende Verlängerung der Stundungspflicht bis 1920. Für die notwendig gewordene Sanierung erweist sich die damalige Schwäche des

Fahrplan der Berner Alpenbahn von 1913



Typ: BLS-G1
Genuss-Schein, Fr. 100, Bern, 11. Juli 1923, bei weniger als fünf Obligationen erhält jede Obligation einen Genussschein.

französischen Francs gegenüber dem Schweizer Franken als wahrer Glücksfall. Am 20. April 1920 kauft die Eidgenossenschaft von den zwei französischen Bankinstituten für Fr. 45.8 Mio. respektive 91'759 Obligationen, 1. und 2. Rang im Nominalwert von Fr. 500 zum Preise von Fr. 500 französischer Währung. Der aus der Rückkaufaktion resultierende Gewinn von Fr. 22.2 Mio. darf die BLS zur Bilanzbereinigung einsetzen. Diese verpflichtet sich, die vom Bund übernommenen Obligationen zu 5 Prozent zu verzinsen. Auch der Kanton Bern erhält für seine Forderungen aus der Zinsgarantie zurückgekauft Obligationen, die aber weiterhin zu 4 Prozent verzinst werden. Gegenüber den übrigen Obligationären und Aktionären macht die Gesellschaft folgende Sanierungsvorschläge: Die Laufzeit der Obligationen wird verlängert. Die Obligationen, bei denen Zinszahlungen ausstehend sind, erhalten für je fünf Ob-

Die Finanzgeschichte der BLS Lötschbergbahn

ligationen eine Prioritätsaktie 1. Ranges von Fr. 500 (Typ: BLS-P4). Für Positionen weniger als fünf Obligationen wird pro Obligation ein Genussschein (Typ: BLS-G1) ausgegeben. Diese Massnahmen erhöhen das Prioritätskapital um ca. Fr. 20 Mio.

Weiter wird das Prioritätskapital um 20 Prozent von Fr. 38.3 Mio. auf Fr. 30.7 Mio. abgeschrieben. Dies geschieht durch Abstempelung des Nominalwertes jeder Prioritätsaktie von Fr. 500 auf Fr. 400. Dieses Prioritätsaktienkapital wird in ein solches zweiten Ranges umgewandelt. Noch grösser ist der Schnitt beim Stammkapital. Dieses wird sogar um 50 Prozent von Fr. 27.3 Mio. auf Fr. 13.7 Mio. reduziert und der Nominalwert der Stammaktien von Fr. 500 auf Fr. 250 abgestempelt. Am 1. Mai 1923 stimmt die Gläubigerversammlung diesen Vorschlägen der Gesellschaft zu.

Zweite Sanierung 1932

Trotz dieser Massnahmen ist die BLS auch in den folgenden Jahren finanziell immer noch in einem schlechten Zustand. Zwar entwickelt sich der Bahnbetrieb weiterhin positiv, die Gesellschaft trägt jedoch schwer auch an den nun reduzierten Kapitalkosten. Sie kann weiterhin nicht alle Schulden bedienen. Der Kanton Bern muss weiterhin mit seiner Zinsgarantie die 2. Hypothek Frutigen-Brig bedienen. Als im Laufe der Weltwirtschaftskrise auch noch die Erträge einbrechen, sieht sich die Bahn gezwungen, eine zweite Sanierung einzuleiten.

Quellenangaben:

Geschäftsberichte der BLS und Spiez-Frutigen Bahn.

Kilian T. Elsasser ... [et. al.] (2013): Pionierbahn am Lötschberg: die Geschichte der Lötschbergbahn; Zürich, AS Verlag.

Fritz Volmar (1938): Die Lötschbergbahn, deren Gründungsgeschichte; Bern, Pochon-Jent.

Fritz Volmar (1942): Die Lötschbergbahn 1913-1941, Teil 1 und 2; Stämpfli & Cie, Bern.

Johann Daniel Hirter, Nachruf

Interessante Links:

Zu den aktuellen Angeboten der HIWEPA AG:

www.hiwepa.ch

Wertpapiermuseum in Olten "Wertpapierwelt":

www.wertpapierwelt.ch

Schweizer Sammlerclub Historischer Wertpapiere:

www.scripophila-helvetica.com

Auf Historische Wertpapiere spezialisiertes Auktionshaus:

www.spink.com

Fachzeitschrift Historische Wertpapiere:

www.nonvaleur-nachrichten.de



Der BLS-Gigant durchbricht den Lötschberg, Plakat Hubacher & Cie, Bern

Am 2. Juli 1932 nimmt die Gläubigerversammlung die neuen Sanierungsmassnahmen der Gesellschaft an. Die sehen vor, dass bis 1941 die ausstehenden Anleihen (mit Ausnahme einer 1923 1. Hypothek Scherzligen-Bönigen und die 1912 begebene, vom Staat Bern garantierte 2. Hypothek Frutigen-Brig) einen

vom Betriebsergebnis abhängigen variablen Zinssatz erhalten. Bis dahin werden auch keine Obligationen amortisiert. Mit diesen Massnahmen ist nun die Berner Alpenbahn finanziell bedeutend besser aufgestellt. Auch in den schwierigen nächsten Jahren ist keine weitere Sanierung mehr fällig.

Wir beraten Sie gerne persönlich beim Aufbau Ihrer Sammlung

HIWEPA AG, Talweg 2, CH-3063 Ittigen

www.hiwepa.ch

Tel.: +41 (0)31 313 56 58 - Fax: +41 (0)31 313 56 50

Übersicht der bekannten Emissionen der BLS Lötschbergbahn

Stammaktie



BLS-S1

Stammaktie über 500 Franken. Ausgegeben nachdem die letzte Einzahlung am 1. August 1911 erfolgte. Stammaktien wurden fast ausschliesslich durch die öffentliche Hand gezeichnet. Grösster Aktionär war der Kanton Bern mit 35'000 Stück; ausgegeben wurden insgesamt 42'000 Stück.

Unterschrift „Names des Verwaltungsrats – der Präsident“: Johann Daniel Hirter

Johann Daniel Hirter (1855-1926). Er war ein Berner Speditions- und Kohleunternehmer und einer der markantesten Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens in der Schweiz: Von 1890 bis 1894 vertrat Hirter den Freisinn im Grossen Rat des Kantons Bern und war auch Präsident der kantonalen Partei. Von 1894 bis 1919 gehörte er dem Nationalrat an und war 1905/06 dessen Präsident. Von 1898 bis 1903 war er Präsident der Freisinnigen Partei Schweiz.

Er war ein bedeutender Vertreter von Wirtschaftsinteressen und als Vertreter von Bern 1900-1921 Mitglied des Verwaltungsrates der Schweizerische Bundesbahnen. In dieser Funktion setzte er sich für den Bau von Eisenbahnstrecken wie der Lötschbergbahn ein. Zwischen 1892–1907 war er Präsident der Kantonalbank von Bern und von 1906 bis 1923 Präsident des Bankrats der Schweizerischen Nationalbank. 1902 wurde er Präsident des Initiativkomitees zum Bau der Lötschbergbahn und danach von 1906–1922 Präsident des Verwaltungsrats der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.

Genussschein

BLS-G1

Genussschein über 100 Franken. Bern, 11. Juli 1923. Ausgegeben anlässlich der 1. Sanierung als Ersatz für ausstehende Zinszahlungen für eine Anzahl Obligationen unter fünf, ein Genussschein pro Obligation. Es wurden insgesamt 4'185 Titel begeben.

Unterschrift „Ein Mitglied“ F. Volmar

Friedrich Volmar (1875-1945) war nach einem Rechtsstudium in Bern und München ab 1898 Fürsprech und hatte eine Anwaltspraxis in Ostermundigen und später in Bern. Ab 1909 war er als Verwaltungsrichter tätig und lehrte ab 1913 an der Universität Bern. Seit 1900 im Gemeinderat von Bolligen tätig. 1919 wechselt er vom Freisinn zur BGB. 1920-26 war er im Berner Regierungsrat (Finanzdirektor) und von 1926-45 Direktor der BLS.

Unterschrift „Der Präsident“ Emil Lohner

Emil Lohner (1865-1959) studierte Rechtswissenschaften in Bern und war von 1889 bis 1890 Anwalt im Büro seines Schwiegervaters in Thun. Von 1897 bis 1909 war er im Gemeinderat der Stadt Thun und gleichzeitig im Grossen Rat des Kantons Bern. Von 1909 bis 1928 Regierungsrat des Kantons Bern. Er sass in den Jahren 1902-1927 im Nationalrat und war 1922-1927 Präsident des Verwaltungsrats der Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon. Ausserdem war er Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Mobilien.



Übersicht der bekannten Emissionen der BLS Lötschbergbahn

Hypothekar-Obligationen



BLS-01

4%-Obligation über Fr. 500. Bern, 1. November 1906. Das Emissionsvolumen betrug 29 Mio. Franken. Diese Obligation wurde bei der Gründung der Gesellschaft ausgegeben.



BLS-01b

4%-Obligation über Fr. 500. Bern, 1. November 1906. Identisch mit BLS-01, jedoch nicht ausgegebenes Druckmuster in bräunlicher Farbe.



BLS-02

4½%-Obligation, Serie A, über Fr. 500. Bern, 1. Juli 1911. Geplante, aber verschobene Obligation für den Bau des Grenchentunnels, Nummer 1-30'000. Neuer Schriftsatz für "Obligation". Die Emission sollte 15 Mio. Franken betragen.



BLS-03

4½%-Obligation, Serie B, über Fr. 500. Bern, 1. Juli 1911. Geplante, aber verschobene Obligation die Finanzierung des zweispurigen Ausbaus des Lötschbergtunnels (30'001-46'000). Die Emission sollte 8 Mio. Franken betragen.

Übersicht der bekannten Emissionen der BLS Lötschbergbahn

Hypothekar-Obligationen



BLS-04

4%-Obligation über Fr. 500. Bern, 2. Dezember 1911. Ausgegeben zur Finanzierung der Linie Moutier-Lengnau (Grenchenbergtunnel). Es wurden 46'000 Titel begeben.



BLS-05

4%-Obligation, Serie A, über Fr. 500. Bern, 10. Juli 1912. Konversion der Anleihe von 1906. Neu mit Staatsgarantie des Kantons Bern. Es wurden 52'000 Titel begeben.



BLS-06

4%-Obligation, Serie B, über Fr. 500. Bern, 10. Juli 1912. Es wurden 32'000 Titel begeben. Die Emission diente zur Finanzierung der angefallenen Mehrkosten der Strecke Frutigen-Brig. Mit Staatsgarantie des Kantons Bern.



BLS-07

4½%-Obligation, 2. Rang, über Fr. 1'000. Bern, 22. August 1913. Verpfändet war die Strecke Scherzliggen-Bönigen der ehemaligen Thunerseebahn. Es wurden 13'000 Titel begeben.

Übersicht der bekannten Emissionen der BLS Lötschbergbahn

Prioritätsaktien



BLS-P1

Prioritätsaktie über Fr. 500. Bern, 27. Juli 1906. Gründerstück. Insgesamt wurden dem Publikum 48'000 Stück angeboten. Diese wurden hauptsächlich von französischen Banken gezeichnet. Das Aktienkapital lautet auf Fr. 45 Mio.



BLS-P2

Prioritätsaktie über Fr. 500. Bern, 29. Juni 1907. Es wurden für den Kauf der Spiez-Frutigen-Bahn 4'640 Stück ausgegeben. Das Aktienkapital lautet auf Fr. 47.6 Mio.



BLS-P3

Prioritätsaktie über Fr. 500. Bern, 20. Juni 1908. Wurde von der Chemin de fer de l'Est für ihren Anteil am Bau der Strecke Moutier-Lengnau (Grenchenbergtunnel) fest übernommen. Insgesamt wurden in 2 Tranchen 14'000 Stück ausgegeben. Der Druck und die Auslieferung der Titel erfolgte erst nach der Vollenzahlung im Jahre 1910. Das Aktienkapital lautet auf Fr. 60.6 Mio. Dies ist das Aktienkapital von 1910 (und nicht von 1908).



BLS-P4

Prioritätsaktie, 1. Rang, über Fr. 500. Bern, 11. Juli 1923. Ausgegeben anlässlich der 1. Sanierung für den Ersatz ausstehender Zinszahlungen, für fünf Obligationen wurde eine Prioritätsaktie übergeben. Das Aktienkapital lautet auf Fr. 59'783'500.