



HIWEPÄ

PORTFOLIO
III

Die Finanzgeschichte des Regionalverkehr-Bern-Solothurn RBS



Liebe Sammlerin, lieber Sammler, sehr geehrte Interessenten

Diese dritte Ausgabe des Hiwepa-Portfolios beschäftigt sich mit der Finanzgeschichte des Agglomerationsverkehrs im Nordosten Berns. Hier ist seit rund 30 Jahren die Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS tätig. Die Geschichte des öffentlichen Verkehrs in dieser Region ist jedoch bedeutend älter und geht zurück ins 19. Jahrhundert und umfasst nicht weniger als neun verschiedene Eisenbahngesellschaften.

Es ist privates Kapital, das den ersten Anstoss zum Bau der ersten Strecken gibt. Von Beginn weg spielt jedoch die Finanzierung durch die öffentliche Hand eine entscheidende Rolle. Nach schwierigem Anfang entwickelten sich

die verschiedenen Eisenbahngesellschaften in den ersten Jahrzehnten erfolgreich. Sie werfen in vielen Jahren sogar eine Dividende ab. Nach dem Zweiten Weltkrieg, als grosse neue Investitionsprojekte anstehen und der Betrieb keine Gewinne mehr abwirft, ändert sich die Situation. Es ist nun ausschliesslich die öffentliche Hand, welche den weiteren und teuren Ausbau der Bahnen finanziert.

Für den Sammler Historischer Wertpapiere hat dies erfreuliche Konsequenzen. Ihnen stehen eine Vielfalt von mehr als fünfzig unterschiedlichen Titeln zur Auswahl. Viele dieser Stücke sind äusserst selten. Deren Anzahl kann vielfach an einer Hand abgezählt werden. Meines Erachtens hat der Sammlermarkt dieser Seltenheit bislang zu wenig Rechnung getragen. Einige Stücke sind heute noch günstig zu haben.

Ihr Thierry Stäuble

Die Finanzgeschichte des Regionalverkehr-Bern-Solothurn (RBS)

Dr. Peter Christen

Die Finanzgeschichte des Regionalverkehrs Bern–Solothurn RBS

Am 1. Januar 1984 entsteht der Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) aus der Fusion der Vereinigten Bern–Worb–Bahnen (VBW) und der Solothurn–Zollikofen–Bern–Bahn (SZB). Diese zwei Bahnen sind das Resultat einer Fusion von jeweils zwei Vorgängerbahnen in den Zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Dieser Artikel zeichnet die Finanzgeschichte dieser Bahnen auf und stellt deren Historische Wertpapiere vor.

Die Entstehung von Agglomerationsbahnen

Die Erschliessung der Stadt Bern durch die Hauptlinien des Schweizerischen Eisenbahnnetzes beginnt in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhundert, als die Schweizerische Centralbahn (SCB) am 16. Juni 1857 das Berner Wylerfeld über Herzogenbuchsee mit Olten verbindet. Ein Jahr später erreicht sie über die damals als technische Meisterleistung bewunderte „Rote Brücke“ das Herz der Stadt, den vorläufigen Endpunkt der Linie bei der Heiliggeistkirche, dem heutigen Hauptbahnhof Bern. Später verlängert die SCB ihre Linien nach Thun (1859) und Fribourg (1860). 1864 eröffnet die

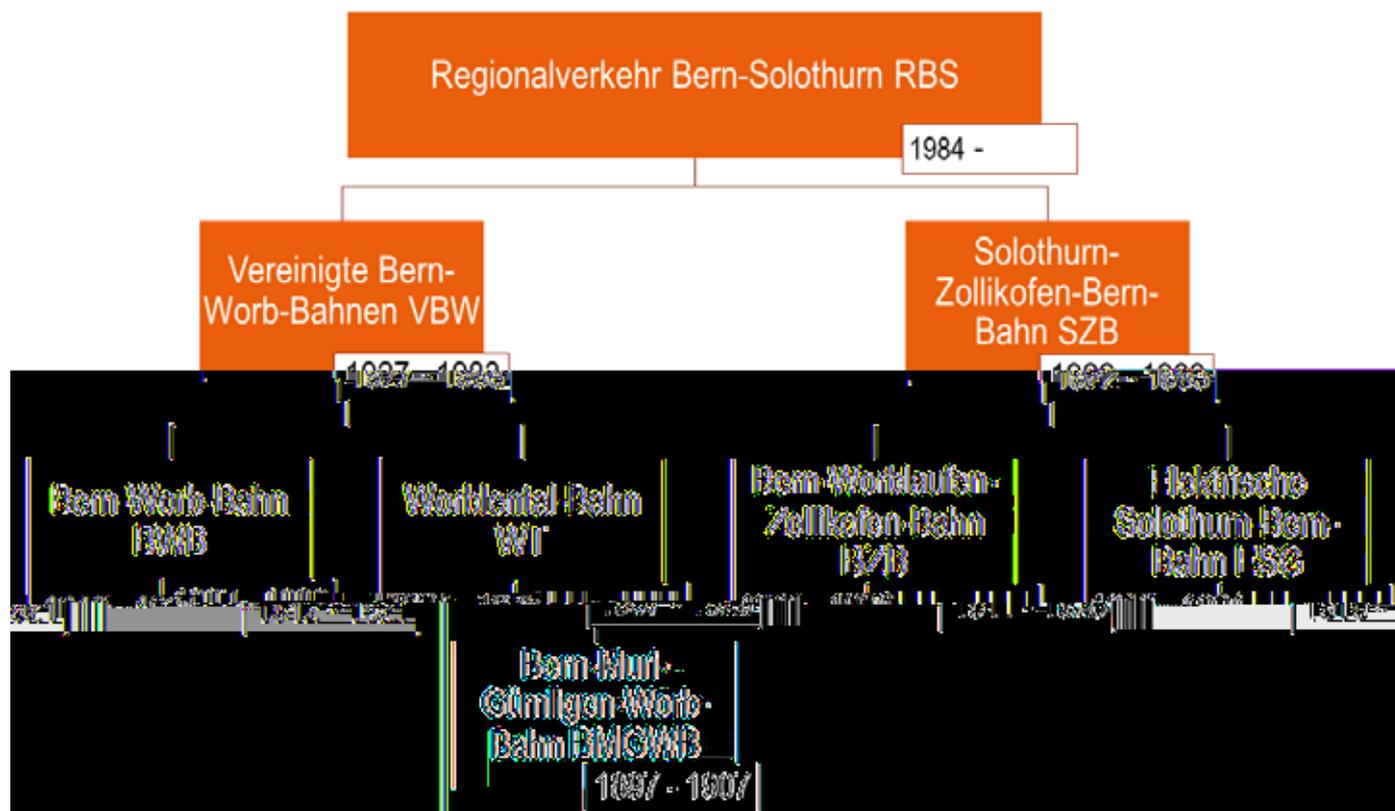
aus der Schweizerischen Ost-West-Bahn (OWB) entstandene Bernische Staatsbahn ihre Linien von Bern nach Zollikofen-Biel und nach Gümliigen-Langnau. Der industrielle Aufschwung ist in vollem Gang, die Zahl der Stadtbevölkerung wächst von 30'000 im Jahr 1850 auf 86'000 im Jahr 1910.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts tritt die wirtschaftliche Entwicklung in eine neue Phase. Die Industrialisierung beginnt den gesamten Tagesablauf der Menschen zu verändern. Er trennt sich immer mehr auf in einen Arbeits- und einen Wohnort. Das Wachstum beginnt hauptsächlich die angrenzenden Gemeinden zu erfassen. Mit den Jahren entsteht die Agglomeration Bern mit ihren heute rund 350'000 Einwohnern. Entscheidend für dieses Wachstum sind geeignete Transportmittel zwischen dem Zentrum und den Vororten und damit der Bau von Agglomerationsbahnen. Die notwendige Technologie ist vorhanden. Mit der Lausanne–Echallens-Bahn 1873 beginnt der Bau von zahlreichen Schmalspurbahnen und mit der Tramway Vevey–Montreux–Chillon als erste elektrisches Tram der Schweiz im Jahr 1888 findet der elektrische Antrieb im Bahnbetrieb seinen erfolgreichen Einsatz. Die ersten Agglomerationsbahnen, sind zwar meistens noch mit Dampf angetrieben. Die

Vorzüge des elektrischen Betriebes (weniger Immissionen, einfacherer Betrieb und geringere Kosten) führen dazu, dass die schon gebauten Bahnen bald umgerüstet werden. Bis zum ersten Weltkrieg hat sich der elektrische Antrieb im Agglomerationsverkehr vollständig durchgesetzt.

Der Pionier – die Linie nach Worb

Im Jahre 1895 ergreift ein Komitee mit dem Präsidenten, dem Worber Schlossherr Edouard von Goumoëns-Wyss (1848-1934), die Initiative für den Bau einer Dampfstrassenbahn von Bern über Muri und Gümliigen nach Worb. Mit der schon seit fünf Jahren verkehrenden Berner Tramway-Gesellschaft hat man beste Beziehungen. Diese erklärt sich bereit, bei der Ausarbeitung von Plänen und Kostenberechnungen behilflich zu sein. Einfachheitshalber ist es dann auch die Tramway-Gesellschaft, welche sich um die Konzession der Linie Bern–Muri–Gümliigen–Worb bewirbt. Am 5. Juni 1896 wird diese vom Regierungsrat erteilt. In der Folge überträgt die Tramway-Gesellschaft die erhaltene Konzession auf die am 3. August 1897 gegründete Gesellschaft Bern–Muri–Gümliigen–Worb-Bahn AG.



Stammbaum des Regionalverkehrs Bern–Solothurn und seine Vorgängerbahnen

Die Finanzgeschichte der Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn (BMGWB)

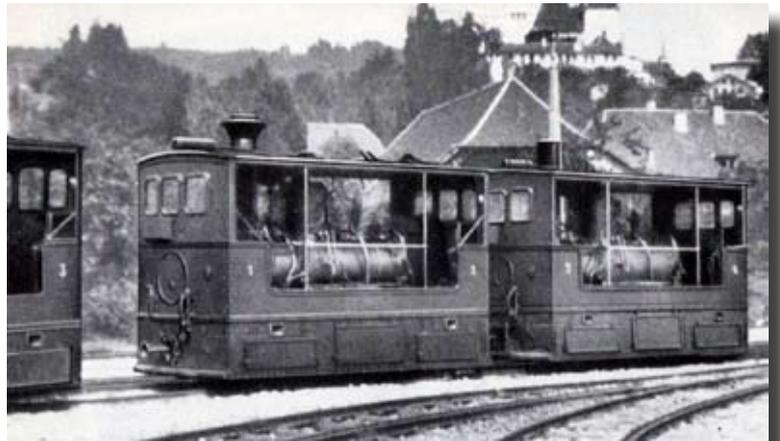
Die Bern–Muri–Gümligen–Worb-Bahn (BMGWB)

Die Anlagekosten für diese rund zehn Kilometer lange Strassenbahn sind auf Fr. 650'000 geschätzt. Entsprechend wird das Aktienkapital der Gesellschaft auf Fr. 550'000 festgelegt und zusätzlich werden Obligationen im Wert von Fr. 150'000 emittiert. Das Aktienkapital ist unterteilt in 5'500 Stammaktien von je Fr. 100. Private zeichnen 900 Aktien, den Grossteil der Finanzierung bringt jedoch die öffentliche Hand auf: 2'300 Aktien zeichnen die Gemeinden Bern, Muri und Worb, und der Kanton Bern übernimmt eine Beteiligung von 1'800 Aktien. Auch die Zinszahlungen auf die ausgegebenen Obligationen werden durch die Gemeinden Worb und Muri garantiert.

Der Bau der Strecke wird durch die Berner Tramway-Gesellschaft geleitet. Es treten keine grösseren Schwierigkeiten auf. Am 21. Oktober 1898 nimmt die Bahn ihren Betrieb auf. Sie führt als Überlandbahn von Worb Dorf über Gümligen nach Bern Helvetiaplatz und folgt dabei weit-



Inhaberaktie Fr. 100 der Bern-Muri-Gümligen-Worb Bahn AG, Bern, 15. April 1898. Mit den gedruckten Unterschriften von Eduard von Goumoëns-Wyss als Präsident und Edmund von Grenus-Bridel als Sekretär.



Strassenbahn-Lokomotiven der BMGWB, Baujahr 1898, ca. 100 PS, maximale Geschwindigkeit 25 km/h, Triebwerk und Räder verkleidet.

4% Anleihe der Bern–Muri–Gümligen–Worb-Bahn, Fr. 1'000, Worb, 1. Oktober 1905. Mit gedruckter Unterschrift als Präsident von Hans Feller, Gemeindepräsident von Worb, und vom früheren Präsidenten Eduard von Goumoëns-Wyss als Sekretär. Die Ausgabe dieser Obligation war Zeichen der finanziellen Gesundheit der Gesellschaft.

gehend der bestehenden Strasse. Das Rollmaterial umfasst anfänglich zwei Strassenbahn-Dampflokomotiven, sechs Personenwagen und zwei Gepäckwagen. Den Betrieb der Bahn übernimmt die Berner Tramway-Gesellschaft. Erst Ende 1903 übernimmt die BMGWB selber den Betrieb der Bahn.

Im ersten Jahr entwickelt sich der Verkehr mit 190'000 transportierten Passagieren erfreulich. In den darauf folgenden Jahren geht er leicht zurück und sinkt 1903 auf 172'600 Personen. Bald nimmt er jedoch wieder zu und erreicht 1905 223'000 Personen.

Die Finanzgeschichte der Bern-Worb-Bahn (BWB)

Die finanzielle Lage der Gesellschaft ist bedeutend weniger positiv. Beim Bau wurde das Budget um rund Fr. 160'000 überschritten. Dies wirkt sich negativ auf die Liquidität aus. Als die Finanzrechnung im Jahr 1900 ein Passivum von Fr. 10'000 aufweist, muss die Gesellschaft bei der Bank Grenus & Cie in Bern einen Kredit von Fr. 132'000 aufnehmen. Als 1901 ein weiterer Betriebsverlust anfällt, besteht der Vertreter dieser Bank im Verwaltungsrat, Edmund von Grenus-Bridel, auf die sofortige Rückzahlung der Schuld. Er tritt sogar vorübergehend aus dem Verwaltungsrat aus und stellt beim Bundesgericht ein Liquidationsbegehren. Der drohende Konkurs kann nur dank der Hilfe eines Konsortiums von 103 Bürgern aus Worb, Muri und Bern abgewendet werden, welches 1902 für drei Jahre die Garantie auf die ausstehenden Zinsen übernimmt. Dank nun folgenden guten Betriebsergebnissen beginnt sich die finanzielle Lage der Bahn zu entspannen. Die Ausgabe einer zwölfjährigen 4% Anleihe von Fr. 350'000 mit einer Zinsgarantie durch die Ortsgemeinde Worb im Jahr 1905 bedeutet die Konsolidierung des Unternehmens. Dieses geht nun einer erfreulichen finanziellen Gesundung entgegen.

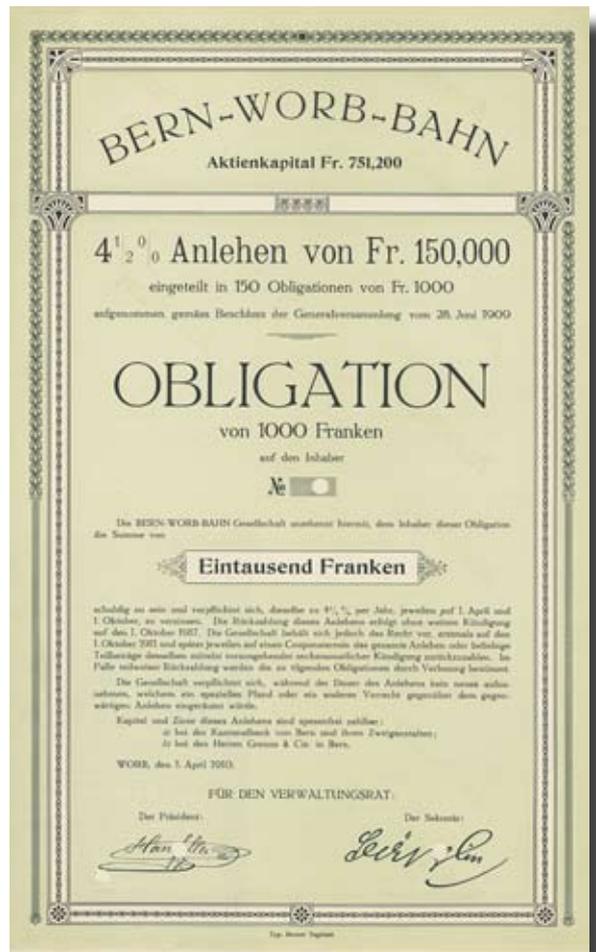


Aktie der Ost-West-Bahn-Gesellschaft, Fr. 500, Bern, 31. Dezember 1860. Das erste Projekt einer Eisenbahn durch das Worbental.

Aktienkapital von Fr. 550'000 um 20 Prozent auf Fr. 440'000 abgeschrieben. Die bisherigen Aktien erhalten entsprechend einen Nennwert von Fr. 80. Zweitens wird das Aktienkapital um Fr. 311'200 erhöht durch die Ausgabe von 3'890 neuen Aktien zu Fr. 80. Der grösste Teil dieser Aktienkapitalerhöhung kommt durch eine Beteiligung des Staates Bern von Fr. 193'000 zustande. Das Aktienkapital beträgt nun Fr. 571'200, eingeteilt in 9'390 Aktien zu Fr. 80. Zusätzlich gibt die Gesellschaft eine 4½% Anleihe in der Höhe von Fr. 150'000 aus.

bis 1925 eine solche von 3 Prozent ausbezahlt werden.

Am 21. Juli 1910 kann der elektrische Betrieb eröffnet werden. Dieser ermöglicht der Bahn eine markante Steigerung ihrer Transportkapazität. Der Personenverkehr steigt von 362'000 Personen im Jahr 1910, auf bald über eine Million im Jahre 1919 und weiter auf 1'280'000 im Jahre 1924. Auch der Betriebsüberschuss der Bahn nimmt stetig zu, von Fr. 22'000 im Jahr 1909 auf fast Fr. 120'000 im Jahr 1925. Dies erlaubt die Auszahlung einer Dividende: In den Jahren 1917 bis 1919 und 1926 kann eine Dividende von 4 Prozent und von 1923



4½% Obligation über Fr. 1'000. Worb, 1. April 1910. Ausgegeben zur Finanzierung der Elektrifizierung der Bahn.



Inhaberaktie der Bern-Worb-Bahn AG, Aktie Fr. 80, Bern, 15. Februar 1910. Gedruckte Unterschrift als Präsident von Hans Feller, Gemeindepräsident von Worb und Präsident der Bahn zwischen 1902-1919.

Die Elektrifizierung der Bern-Worb-Bahn

Im Jahr 1908 entscheidet sich die mittlerweile auf Bern-Worb-Bahn (BWB) umgetaufte Gesellschaft zur Ablösung des aufwendigen und teuren Dampfbetriebes durch eine Elektrifizierung der Strecke. Für die Gesellschaft bedeutet dies neben Abschreibungen auf bestehende Anlagen eine neue Investition in der Höhe von budgetierten Fr. 445'000.

Diese wird mit folgenden Massnahmen finanziert: Als erstes wird das bisherige

Die Finanzgeschichte der Worblental-Bahn (WT)

Das Worblental — 50 Jahre Warten auf eine Eisenbahn

Im benachbarten Worblental beschäftigt man sich schon seit langem mit dem Projekt einer Bahn. Die erste Initiative geht zurück bis in die frühen Anfänge der Eisenbahn in der Schweiz. Im Jahr 1857 plant die Ost-West-Bahn den Bau des Teilstückes Langnau–Entlebuch der Strecke Bern–Luzern durch das Worblental zu führen. Nach dem Bankrott der Ost-West-Bahn 1861 wird das Projekt jedoch zu den Akten gelegt. In den folgenden Jahrzehnten werden verschiede-



Aktie der Worblental-Bahn AG, Fr. 250, Bern, 20. November 1913. Gedruckte Unterschrift für den Verwaltungsrat: Friedrich Hofmann, alt Grossrat, Bolligen, und Dr. Friedrich Volmar, Ostermündigen; für die Direktion Otto Walther, Wegmühle.

dene weitere Initiativen zum Bau einer Bahn gestartet, die jedoch alle nie über den Projektstatus hinauskommen.

Erst als sich 1896 der Bau der Bern–Muri–Gümligen–Worb-Bahn konkretisiert, erhält auch die Initiative zum Bau einer Bahn durch das Worblental wieder neuen Schwung. Es etabliert sich ein Komitee mit dem Ziel, eine Konzession für eine normalspurige Strecke von Bern durch das Worblental nach Worb und weiter mit Anschluss an die Burgdorf–Thun Bahn zu erhalten.

Nach elfjährigen fruchtlosen Bemühungen und weil die elektrische Schmalspurbahn Bern–Zollikofen BZB ihrer Verwirklichung entgegen geht, wird das Projekt einer Normalspurbahn 1908 angepasst. Nun soll im Tal eine bedeutend günstigere elektrische Schmalspurbahn gebaut werden.



Gründungsaktie der Worb-Biglen-Bahn, Namensaktie Fr. 50, Biglen 1. Juni 1912. Ausgestellt auf die Familie Lenz und von Oberst Albert Lenz als Präsident und Notar Samuel Haldemann-Biglen als Sekretär unterzeichnet.

Die Worb-Biglen Bahn

Die Konzession für die Worblental-Bahn beinhaltet auch die Option einer Anbindung der Linie von Worb an die bestehende Burgdorf–Thun-Bahn. Aus finanziellen Gründen verzichtet jedoch der Verwaltungsrat im Frühjahr 1911 auf die geplante Weiterführung der Strecke bei Worb. Er gibt die entsprechende Konzession weiter an ein Initiativkomitee für eine Worb–Biglen-Bahn unter der Leitung des Grossrates Oberst Albert

Lenz. Dieses ist guten Mutes und beabsichtigt schon im Frühjahr 1912 mit dem Bau dieser Bahn zu beginnen. Bald zeigen sich jedoch neben finanziellen Schwierigkeiten Meinungsverschiedenheiten innerhalb des Komitees über die zu wählende Linienführung. Obwohl das Komitee 1918 eine neue Konzession für den Bau einer elektrischen Schmalspurbahn von Worb-Dorf nach Biglen erhält, wird diese Linie nie erstellt.

Die Worblental-Bahn (WT)

Am 9. Januar 1911 ist es so weit: Die Worblental-Bahn-Gesellschaft wird gegründet. Diese reicht drei Monate später bei der Regierung des Kanton Berns das Projekt ein, zusammen mit einem Subventionsgesuch für eine zwölf Kilometer lange elektrische Schmalspurbahn, deren Strecke von Bern, Papiermühlestrasse über Efeld, Ittigen nach Worb-Dorf führt, mit einer Abzweigung von Ittigen nach Worblaufen und einem Anschluss an die Bern–Zollikofen-Bahn.

Die Generalversammlung vom 11. November 1911 genehmigt die Statuten und setzt das Aktienkapital auf Fr. 1'486'750 fest, eingeteilt in 5947 Aktien zu Fr. 250. Auch bei dieser Bahn beteiligt sich die öffentliche Hand massgeblich: der Staat Bern mit Fr. 880'000, die Einwohnergemeinde Bern mit Fr. 80'000, die Burgergemeinde Bern mit Fr. 10'000, Bolligen mit Fr. 215'000, Stettlen Fr. 70'000, Vechigen Fr. 175'000 und Worb Fr. 50'000.

Nach 15 Monaten Bauzeit kann am 25. August 1913 die Betriebseröffnung gefeiert werden. Die Strecke folgt zwischen

Bern Kornhaus und Ittigen der bestehenden Strasse. Auf dem übrigen Teilstück erhält die Bahn ein eigenes Trasse. Das Rollmaterial besteht ursprünglich aus 3 Personenmotorwagen zu 180 PS, zwei Personenwagen, einem Gütermotorwa-



5% Obligation der Worblentalbahn, Bern, 15. März 1925.

Die Finanzgeschichte der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW)

gen und einem offenen Güterwagen. Dazu kommen zehn Rollschemel zum Transport von Normalspurwagen anderer Bahngesellschaften.

Wie schon bei der Bern-Worb-Bahn entwickelt sich der Betrieb der Worblental-Bahn dank des Vororts- und Ausflugsverkehrs positiv. Der Verkehrseinbruch während des ersten Weltkrieges trifft sie nur vorübergehend. Die Frequenz steigt von 350'000 Personen im Jahr 1916 auf über 787'000 im Jahr 1924. Auch der Betriebsüberschuss entwickelt sich günstig. Er steigt von Fr. 28'000 im Jahr 1916 auf über Fr. 80'000 im Jahr 1924. Deshalb kann 1919 erstmals eine Dividende von 2 Prozent ausbezahlt werden, 1920 bis 1924 wird diese sogar auf 3 Prozent erhöht.

Die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW)

Die Bern-Worb-Bahn und Worblental-Bahn arbeiten seit frühesten Zeit zusammen. Die Betriebsleitung wird durch die gleiche Direktion durchgeführt. 1912 gestattet die BWB der WT die Benützung der Station Worb und der dortigen Depotanlage. Auch wird bei Bedarf das Rollmaterial ausgetauscht.

1922 empfiehlt ein Gutachten erstmals die Fusion der beiden Bahnen. Die folgenden Verhandlungen führen trotz anfänglich grossen Meinungsverschie-



Inhaber Vorzugsaktie der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen, Fr. 150, Worb, 10. April 1961. Die erste ausgegebene Aktie der Gesellschaft.

denheiten unter den Aktionären zum Fusionsvertrag, der schliesslich von den beiden ausserordentlichen Generalversammlungen vom 23. Dezember 1926 angenommen wird.

Damit fusionieren auf den 1. Januar 1927 die beiden Bahnen zur Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW). Die BWB hat zwar wesentlich grössere Betriebsüberschüsse als die WT. Auf der anderen Seite hat diese auch bedeutend mehr Fremdkapital und darum auch mehr Schuldzinsen zu zahlen. Diese Überlegungen führen dazu, dass das Aktienkapital und der Nennwert der Aktien der beiden Gesellschaften identisch in die fusionierte Gesellschaft übertragen werden. Es werden nicht einmal neue Aktien gedruckt.

Die Aktientitel der beiden Vorgängergesellschaften gelten ohne Anpassung auch als Aktien der neuen Gesellschaft. Den einzelnen Zertifikaten wird bloss der neue Name aufgestempelt.

Die neue Gesellschaft hat ein Kapital von Fr. 2'237'950 und 15'337 unterschiedliche Aktienzertifikate der alten Gesellschaften mit einem nominalen Wert von Fr. 80 (BWB) bzw. Fr. 250 (WT). Darüber hinaus wird am 1. Juli 1927 eine 5½% Anleihe von Fr 1.5 Millionen aufgenommen. Diese dient zur Rückzahlung von Schulden und zur Finanzierung dringender Ergänzungsbauten.

Die finanzielle Lage der neuen Gesellschaft entwickelt sich zunächst genauso günstig wie bei den Vorgängerbahnen. Bis in die 50er Jahre schliesst die Jahresrechnung immer mit einem Plus. Erst danach werden meistens Verluste eingefahren. Im Jahr 1961 steht eine Sanierung an. Diese bedeutet für die Aktionäre eine Reduktion des Aktienkapitals um 70 Prozent. Der Nennwert der Aktien wird auf Fr. 24 (BWB) bzw. Fr. 75 (WT) reduziert und dies auf den Aktienzertifikaten abgestempelt. Gleichzeitig erfolgt die Ausgabe von 2'000 neue Vorzugsaktien zu Fr. 150, mit denen die Obligationäre abgegolten werden (Fr. 850 in bar und 1 Vorzugsaktie). Das Aktienkapital beläuft sich nun auf Fr. 671'385.

Zu Beginn der 70er-Jahre wird die Strecke zwischen Ittigen und Bern Kornhausplatz eingestellt. Die Züge durchs Worblental werden über Worblaufen in den neuen unterirdischen Bahnhofsteil der SZB des Bahnhofs Bern geführt. Für diese teuren Bauten wird 1971 das Kapital durch die Ausgabe von weiteren 22'000 Prioritätsaktien zu Fr. 300 auf 6.6 Mio. erhöht. Diese ganze Emission übernehmen der Bund und der Kanton Bern.



5½%-Obligation der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen mit einer Laufzeit von 12 Jahren, Fr. 1000, Worb, 30. Juni 1927. Die Fusions-Obligation.

Die Finanzgeschichte der Bern-Zollikofen-Bahn (BZB)

Eine direkte Verbindung zwischen Solothurn und Bern

Im Norden Berns mit seinen zahlreichen Industriebetrieben wird zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine direkte Anbindung an das Eisenbahnnetz schmerzlich vermisst. Im April 1909 bildet sich ein Komitee, das diese Verkehrslücke schliessen will und den Bau einer Schmalspur-Strassenbahn Bern–Tiefenaubrücke–Zollikofen plant. Die Bahn soll in erster Linie dem Güterverkehr dienen und durch Rollschemele normalspurige Eisenbahnwagen zu den Laderampen der hier gelegenen Fabriken transportieren. Entsprechend beteiligt sich die örtliche Industrie zusammen mit der öffentlichen Hand am Gründungskapital dieser Bahn.

Die Bern–Zollikofen-Bahn (BZB)

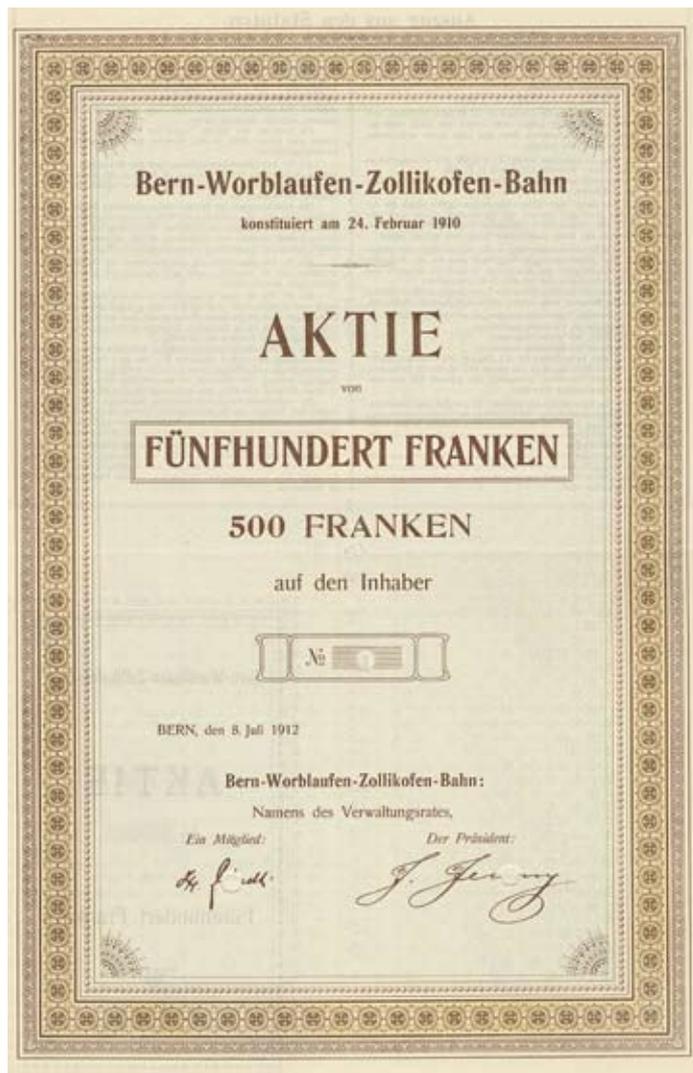
Ursprünglich ist geplant, für Fr. 608'500 1217 Aktien zu Fr. 500 zu begeben.

Daran beteiligten sich der Kanton Bern mit Fr. 293'000, die Gemeinden mit Fr. 100'000 und Private mit Fr. 215'000. Zusätzlich ist ein Obligationskapital von maximal Fr. 250'000 zu 4½% vorgesehen. Die Aufsichtsbehörden jedoch bestehen darauf, dass beim Bau dieser neuen Linie auf den späteren Anschluss einer schmalspurigen Worblentalbahn sowie auf eine mögliche Einführung der Elektrischen Schmalspurbahn Solothurn–Bern bis vor den Bahnhof Bern Rücksicht zu nehmen sei. Diese Änderungen bedingen eine Erhöhung der budgetierten Anlagekosten von Fr. 160'000 auf total Fr. 975'000. Die Mehrkosten werden durch eine von Privatpersonen und Firmen finanzierte Aktienkapitalerhöhung um Fr. 52'000 auf total Fr. 660'000 sowie die Aufnahme eines Kredits von Fr. 150'000 finanziert.

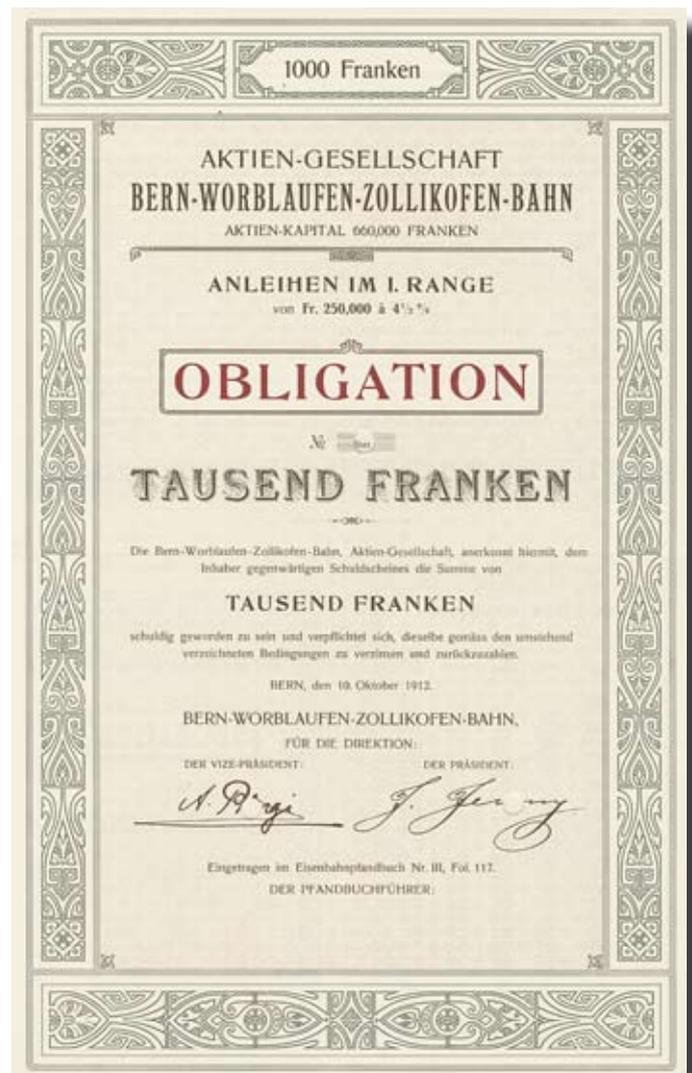
Nach 15 Monaten Bauzeit kann am 13. Juli 1912 die Bern–Zollikofen-Bahn ih-

ren Betrieb auf der acht Kilometer langen Strecke mit zwei Motorwagen, zwei Gütermotorwagen und 2 Personenanhängerwagen und zehn Rollschemele aufnehmen. Die administrative Leitung der Bahn übernimmt der Direktor der Bern-Worb-Bahn. Die Baukosten belaufen sich auf insgesamt Fr. 1'037'920 und liegen somit Fr. 62'920 über Budget.

Die Bahn findet beim Publikum regen Zuspruch. Auch der Güterverkehr lässt sich gut an. Mit der rund ein Jahr später eröffneten Worblentalbahn nimmt der Güterverkehr weiter zu. Dank der Landesausstellung im Jahr 1914 steigt auch der Personenverkehr stark an. In den zehn Jahren ihres Bestehens entwickelt sich die BZB erfreulich. Es werden bis zu 1.34 Mio. Passagiere und 62'000 Tonnen Güter pro Jahr transportiert und kontinuierlich Betriebsüberschüsse erzielt. In den Jahren 1918 bis 1920 kann eine Dividende ausgezahlt werden.



Inhaberaktie der Bern–Worblaufen-Zollikofen-Bahn, Fr. 500, Bern, 8. Juli 1912. Gedruckte Unterschrift Nationalrat Johann Jenny aus Worblaufen als Präsident.



4½% Obligation über Fr. 1'000. Bern, 16. Oktober 1912. Gedruckte Unterschriften Nationalrat Jenny aus Worblaufen als Präsident und Baumeister Ing. Bürgi aus Bern als Vizepräsident.

Die Finanzgeschichte der Elektrische Solothurn-Bern-Bahn (ESB)

Die Strecke von Solothurn nach Zollikofen

In den Gemeinden des Amtes Fraubrunnen wird schon seit langem über eine Bahn nach Solothurn gesprochen. Seit der Eröffnung der Linie Olten–Bern und deren Zweiglinie Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel durch die Schweizerische Centralbahn hat die alte Hauptverkehrsstrasse Bern–Solothurn–Basel durch diese Gemeinden einen grossen Teil des bislang wichtigen Reiseverkehrs verloren. Die wirtschaftlichen Einbussen sind gravierend. Der wirtschaftliche Aderlass zeigt sich sogar in einem Rückgang der Bevölkerung.

Um diese Entwicklung zu stoppen, formieren sich in der Region verschiedenste Initiativen für den Bau einer direkten Eisenbahnlinie zwischen Solothurn und Bern. Das prominenteste Projekt ist die 1899 in Fraubrunnen mit der Unterstützung des Kantons Solothurn lancierte Solothurn–Schönbühl-Bahn. Der Kanton Bern lehnt dieses Projekt jedoch strikt ab, denn er befürchtet dadurch eine neue Konkurrenz für seine Emmentalbahn. Als Antwort auf die Solothurner Initiative wird 1911 in Bern die Utzenstorf–Fraubrunnen–Zollikofen-Bahn gegründet.

In der Folge kommt es nun zwischen den beiden Kantonen zu einem erbittert geführten Konflikt, der erst 1912 durch die Vermittlung von Bundesrat Ludwig Forrer beigelegt werden kann. Man einigt sich auf folgende Regelung: Die vom Kanton Bern gegründete Aktiengesellschaft der Schmalspurbahn Utzenstorf–Fraubrunnen–Zollikofen ändert ihren Namen in Elektrische Solothurn–Bern-Bahn (ESB) und wechselt den Geschäftssitz nach Solothurn. Diese Gesellschaft soll zwischen Solothurn und Bern eine Schmalspurbahn erstellen, und zwar auf der Teilstrecke Solothurn–Zollikofen auf einem eigenen Bahnkörper und zwischen Zollikofen und Bern auf einem zweiten Gleis, neben der schon bestehenden Bern–Zollikofen-Bahn. Die bislang vom Kanton Solothurn favorisierte Solothurn–Schönbühl-Bahn wird liquidiert.

Die Elektrische Solothurn–Bern-Bahn (ESB)

Nach dieser Vereinbarung geht es mit dem Bahnprojekt rasch voran. Am 9. Oktober 1912 findet die konstituierende Generalversammlung der Gesellschaft statt. Das Aktienkapital von Fr. 1'948'000



Aktie der Solothurn–Bern-Bahn, Fr. 500, Solothurn, 15. August 1915. Mit den gedruckten Unterschriften von Grossrat Jakob Iseli aus Grafenried als Präsident und dem damaligen Regierungsrat und späteren Bundesrat Hermann Obrecht als ein Mitglied.

wird zunächst mit 3'896 Stammaktien im Nennwert von Fr. 500 begeben und später um weitere 115 Stammaktien bzw. Fr. 57'500 erhöht. Die grössten Aktionäre sind der Staat Bern mit 1'728 Aktien, die Städte Solothurn und Bern mit 400 bzw. 200 Aktien, der Kanton Solothurn mit 210 Aktien sowie die Gemeinden entlang der geplanten Strecke. Sogar die Emmentalbahn ist mit 200 Aktien beteiligt. 266 Aktien werden von Privaten gezeichnet.

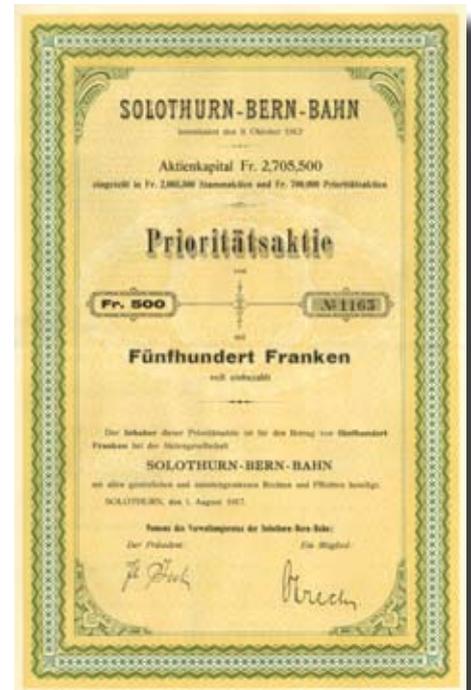
Der erste Verwaltungsratspräsident ist der langjährige Vorkämpfer der Bahn, der Landwirt und Grossrat Jakob Iseli, sein Stellvertreter Hermann Obrecht, Regierungsrat des Kantons Solothurn und späterer Bundesrat.

Die Bahn soll nach Vorbild und Normen der erfolgreich operierenden Rhätischen Bahn als elektrische Überlandbahn mit 1200 Volt Gleichstrom gebaut werden. Die Bauarbeiten beginnen im Sommer 1913. Diese gestalten sich schwierig. Wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges müssen die Arbeiten im August 1914 für einige Monate eingestellt und können danach nur im beschränkten Umfang weitergeführt werden. Vor allem die Materialbeschaffung im Ausland erweist sich in diesen Kriegzeiten als

sehr mühsam. Auch die Erdarbeiten für den Bahndamm in der Moospartie in Schönbühl sind bedeutend aufwendiger und dauern länger als geplant, denn das aufgeschüttete Material versinkt immer wieder im sumpfigen Untergrund. Diese Verzögerungen tun jedoch der Freude der Bevölkerung an ihrer Bahn keinen Abbruch. Am 9. April 1916 findet die Bahneinweihung im Rahmen eines grossen Volksfestes der gesamten Region Solothurn–Zollikofen statt.

Da das Baubudget massiv überschritten wird, muss auf den 1. August 1917 im Rahmen einer Nachsubventionierung zusätzliches Kapital von Fr. 684'000 aufgenommen werden. Dies geschieht durch die Ausgabe von 1'368 Prioritätsaktien im Nominalwert von Fr. 500 Prioritätsaktien (die eigentlich geplanten und ausgegebenen 1'400 Titel werden nicht vollständig gezeichnet).

Der Verkehr auf der neuen Bahn entwickelt sich zufriedenstellend. Ende 1916 zählt man mehr als 400'000 Personen und 14'400 Gütertonnen.



Prioritätsaktie der Solothurn–Bern-Bahn, Fr. 500, Solothurn, 1. August 1917. Der Titel der Nachsubventionierung.

Die Finanzgeschichte der Solothurn-Zollikofen-Bahn (SZB)

Die Fusion zur Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)

Schon bei der Eröffnung der Bahn wird das Umsteigen zwischen der ESB und BZB in Zollikofen als lästig und unbequem empfunden. Auch gerät die Bern-Zollikofen-Bahn wegen des stark zunehmenden Verkehrsaufkommens bald an die Grenzen ihrer Kapazität. Deshalb beginnen 1921 auf Wunsch der bernischen Regierung erste Verhandlungen zur Vereinheitlichung und Zusammenlegung der beiden Schmalspurbahnen. Die beiden Bahnen sollen fusionieren und die bestehende Strecke der Bern-Zollikofen besser ausgebaut werden.



Aktie der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Fr. 500, Solothurn, 7. Juli 1923. Gedruckte Unterschriften von Nationalrat Johann Jenny aus Worblaufen und dem damaligen Regierungsrat und späteren Bundesrat Hermann Obrecht.

Nach schwierigen Verhandlungen kommt auf den 1. Januar 1922 die Fusion der beiden Bahnen zustande. Die neue Gesellschaft erhält den Namen Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB).

Obwohl die finanzielle Bewertung der beiden Bahnen ein Austauschverhältnis von ESB:BZB = 100:85.5 ergibt, wird auf eine Anpassung der Aktien der beiden Gesellschaften verzichtet. Diese werden zum bestehenden Nennwert übernommen. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft errechnet sich folgendermassen: Stammaktienkapital Fr. 2'665'500 (5331 Aktien zu Fr. 500) und Prioritätsaktienkapital Fr. 686'000 (1372 Aktien zu Fr. 500).

Mit dem notwendigen Ausbau der Strecke Bern-Zollikofen wird 1923 begonnen. Zu dessen Finanzierung werden noch zusätzlich 1181 Stammaktien ausgegeben. Am 1. Oktober 1924 ist der durchgehende Betrieb zwischen den Städten Bern und Solothurn Realität. Das Umsteigen in Zollikofen wird hinfällig. Der Betriebserfolg der neuen Gesellschaft entwickelt sich in der Folge erfreulich. Bis in die 40er-Jahre steigert er sich auf ein Höchst von fast einer halben Million Franken. Danach beginnt er jedoch kontinuierlich zu sinken, um in den sechziger Jahren stark negativ zu werden. Da die Betriebsgewinne gänzlich in Erneuerungen und Investitionen fliessen, können auch in den guten Jahren nie Dividenden ausbezahlt werden. Grössere Investitionen und später auch die Verlustvorträge werden ab den 50er Jahren im Rahmen der Privatbahnhilfe durch die öffentliche Hand mittels Subventionen oder neue Aktienkapitalzeichnungen abgedeckt.



Prioritätsaktie der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Fr. 500, Solothurn, 23. Juni 1952.



Station Bern Bahnhofplatz der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn 1927.

Die Kapitalisierung von 1952

Im Jahr 1952 erhält die Bahn eine Unterstützung durch die öffentliche Hand von über Fr. 3 Mio. Diese unterteilt sich in 70 Prozent Subventionen und 30 Prozent in Zeichnung neuer Prioritätsaktien. Damit steigt das Prioritätsaktienkapital um Fr. 1'114'000 (2'228 neue Prioritätsaktien zu Fr. 500).

Die Sanierung von 1961

Als 1961 eine von Solothurner Banken im Jahr 1954 übernommene Obligationsanleihe ausläuft, wird eine finanzielle Sanierung der Bahn unausweichlich. Dazu bewilligen die beiden Kantone Solothurn und Bern einen Kredit von zusammen Fr. 3.2 Mio. zu vorzeitigen Tilgung dieser auslaufenden Obligation sowie von anderem Fremdkapital. Auch die Obliga-



Prioritätsaktie der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Fr. 150, Solothurn, 18. Dezember 1961.

tionäre müssen einen Beitrag zur finanziellen Gesundung der Bahn leisten. An der Versammlung der Obligationäre vom 6. November 1961 wird beschlossen, die Obligationen auf Ende Jahr zu 85 Prozent zurückzuzahlen. Der restliche Betrag von 15 Prozent, bzw. Fr. 150, wird in eine Prioritätsaktie zu Fr. 150 umgewandelt, welche mit einer nichtkumulativen Vorzugsdividende von 5 Prozent ausgestattet ist. Diese Prioritätsaktien in Form von Namensaktien erhalten auch die Kantone Solothurn und Bern als

Die Finanzgeschichte der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)

Gegenleistung für die gewährte Hilfeleistung. Gesamthaft werden 17'050 neue Namensaktien ausgegeben. Davon gehen 1852 an die Obligationäre, 1864 an die Kantonalbank von Bern und je 6667 an die Kantone Bern und Solothurn. Zusätzlich wird der Nennwert einer Stammaktie um 40 Prozent von Fr. 500 auf Fr. 300 reduziert. Das Stammkapital beträgt nun Fr. 2'317'500.

Die grossen Investitionen der SZB der 60er Jahre

Mitte der 60er Jahre stehen grosse Investitionen an. Die SZB soll ihren Endpunkt nicht mehr vor dem Berner Hauptbahnhof haben. Sie erhält ihre heutige 115 Meter lange Endstation direkt unter den Gleisen des Bahnhof SBB, die durch einen 1.2 Kilometer langen Tunnel erreicht wird. Auch wird in Worblaufen über die Aare eine neue, doppelspurige Eisenbahnbrücke errichtet. Diese aufwendigen Arbeiten werden durch die zwei Kantone, den Bund und die Gemeinde Bern finanziert. Dadurch erhöht sich das Prioritätsaktienkapital durch Ausgabe von 11'600 Prioritätsaktien zu Fr. 500 um Fr. 5.8 Mio.



Prioritätsaktie der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Solothurn 31. März 1964. Die Aktie des neuen Bahnhofs in Bern.

Die letzten grossen Investitionen der SZB

Zu Beginn der 70er Jahre sind weitere Investitionen von Fr. 20 Mio. fällig: Die Strecke Bern-Worblaufen wird durchgängig auf Doppelspur ausgebaut und in Oberzollikofen von der Strasse getrennt. Zusätzlich wird neues Rollmaterial angeschafft. Der grösste Teil der Kosten trägt die öffentliche Hand als Subvention. Bloss die Beteiligung der Gemeinde Bern von Fr. 3 Mio. an der Finanzierung der Doppelspur Bern-Worblaufen wird durch Ausgabe von 6000 Prioritätsaktien zu je Fr. 500 abgegolten. Diese neuen Prioritätsaktien werden als Sammeltitel zu je Fr. 1 Mio. ausgegeben.

Aktienbesitzer	Anzahl Aktien				Aktienkapital Fr.		Anzahl Stimmen
	500.--	300.--	150.--	total	total	in %	
Bund	6'160	13'200	-	19'360	7'040'000	31.4	140'800
Kanton Bern	5'299	12'509	9'144	26'952	7'773'800	34.7	155'476
BERNMOBIL	6'154	640	274	7'068	3'310'100	14.8	66'202
Berner Gemeinden und Korporationen	262	1'117	1'633	3'012	711'050	3.2	14'221
Kanton Solothurn	1'361	280	6'667	8'308	1'764'550	7.9	35'291
Stadt Solothurn	277	480	-	757	282'500	1.3	5'650
übrige Solothurner Gemeinden und Korporationen	180	255	-	435	166'500	0.7	3'330
Private *	135	1'244	6'072	7'451	1'351'500	6.0	27'030
Total	19'828	29'725	23'790	73'343	22'400'000	100.0	448'000
* davon bis heute nicht umgetauschte Aktien	75	350	904	1'329	278'100	1.2	5'562
* davon im Besitz RBS	-	58	252	310	55'200	0.2	1'104

Verzeichnis der Aktienbesitzer (Aktualisiert 28. Februar 2014). Der private Aktienbesitz entspricht einem bescheidenen Minderheitenanteil; die Papiere sind aber sehr breit gestreut.



Zertifikat für 2000 Prioritätsaktien der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn zu je Fr. 500, Solothurn, 21. Dezember 1970. Es wurden 6'000 Aktien ausgegeben, die in drei Zertifikate über je 2'000 Aktien verbrieft sind.

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Nach langjähriger, zunehmend engerer Zusammenarbeit auf verschiedenen Gebieten schliessen sich 1984 die beiden Berner Vorortsbahnen, die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) und die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW), zum Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) zusammen. In den a.o. Generalversammlungen vom 29./30. November 1984 nehmen die Aktionäre der VBW und der SZB den Fusionsvertrag an. Die VBW wird liquidiert und die SZB in Regionalverkehr Bern-Solothurn umbenannt. Zur Vereinheitlichung des Grundkapitals und zur Erleichterung des Zusammenschlusses, beschliesst die SZB vorgängig die Umwandlung aller ihrer Prioritätsaktien in Stammaktien und die Umwandlung ihrer Namen- in Inhaberaktien.

Für den Umtausch von VBW-Aktien in SZB-Aktien erhöht die SZB ihr Grundkapital um rund Fr. 7.6 Mio. durch Ausgabe von 6'539 Aktien im Nennwert zu Fr. 150

und 22'000 Aktien im Nennwert von Fr. 300. Der Umtausch von VBW-Aktien in SZB-Aktien erfolgt zum entsprechenden Nennwert. Für zwei Aktien der Worblental-Bahn mit Nennwert Fr. 75 wird eine SZB-Aktie zu Fr. 150 abgegeben. Für sechs Aktien der Bern-Worb-Bahn bzw. der Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn mit Nennwert Fr. 24 und einer zusätzlichen Bareinzahlung von Fr. 6 gibt es eine SZB-Aktie zu Fr. 150.

Nach dem Umtausch hat die RBS ein Grundkapital von Fr. 22.4 Mio. ausschliesslich bestehend aus Inhaberaktien eingeteilt in 19'828 Aktien mit Nennwert Fr. 500, 29'725 Aktien mit Nennwert Fr. 300 und 23'790 Aktien mit Nennwert Fr. 150.

Dieses Aktienkapital ist bis heute unverändert geblieben.



Die heute gültige Inhaberaktie über Fr. 150, Solothurn, 30. November 1984. Es werden Nennwerte über Fr. 150, 300 und 500 ausgegeben.

Bekannte Emissionen

Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn (BMGWB)



Typ: BMGWB-01
Aktie über Fr. 100. Bern, 15. April 1898. Gedruckte Unterschriften des Worber Schlossherrn E. von Goumoëns-Wyss als Präsident und Bankier Ed. von Grenus als Sekretär.

Bern-Worb-Bahn (BWB)



Typ: BWB-01
Aktie über Fr. 80. Bern, 15. Februar 1910. Ausgegeben zur Finanzierung der Elektrifizierung der Bahn.

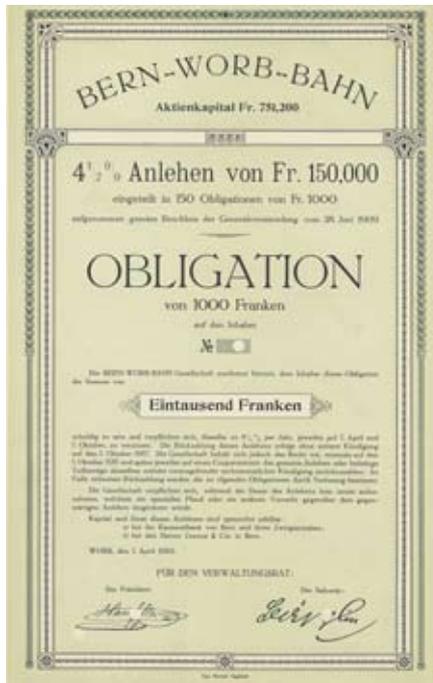
Worbental-Bahn (WT)



Typ: WT-01
Aktie über Fr. 250. Bern, 20. November 1913. Gedruckte Unterschriften von Regierungsrat Prof. Dr. Fritz Volmar, Grossrat Friedrich Hofmann aus Bolligen und Müllermeister Otto Walther aus Wegmühle (Bolligen).



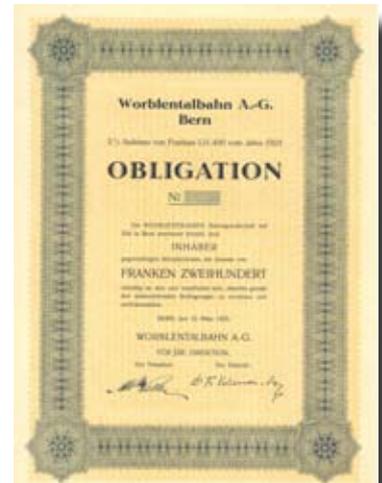
Typ: BMGWB-02
4% Obligation über Fr. 1'000. Worb, 1. Oktober 1905. Gedruckte Unterschriften des Worber Schlossherrn E. von Goumoëns-Wyss als Sekretär und Gemeindepräsident und Fabrikant von Worb als Präsident. Ausgegeben zur Konsolidierung der Finanzen mit Worber Gemeindegarantie.



Typ: BWB-02
4 1/2% Obligation über Fr. 1'000. Worb, 1. April 1910. Ausgegeben zur Finanzierung der Elektrifizierung der Bahn.



Typ: WT-01a
Infolge nachträglicher Zeichnungen wurde ein zusätzlicher Aktiendruck notwendig, der geringfügig vom Erstdruck abweicht.



Typ: WT-02
5% Obligation über Fr. 200. Bern, 15. März 1925. Es wurden insgesamt 657 Titel ausgegeben. Gedruckte Unterschriften von Regierungsrat Prof. Dr. Fritz Volmar und Grossrat H. Kammermann aus Dentenberg

Bekannte Emissionen

Vereinigte Bern-Worb-Bahnen (VBW)



Typ: VBW-01

5.5% Obligation über Fr. 1'000. Worb, 30. Juni 1927. Es wurden 1'500 Titel emittiert.



Typ: VBW-02

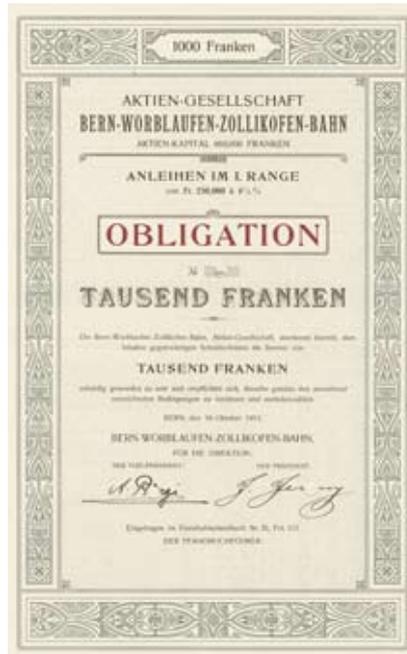
Vorzugsaktie über Fr. 150. Worb, 10. April 1961. Auflage 2'000 Stück. Diese Emission diente als Anteil zur Rückzahlung der Obligationen (Fr. 850 in bar + 1 Vorzugsaktie).

Bern-Zollikofen-Bahn (BZB)



Typ: BZB-01

Aktie über Fr. 500. Bern, 8. Juli 1912. Es wurden insgesamt 1'320 Titel emittiert. Gedruckte Unterschrift Nationalrat Johann Jenny aus Worblafen als Präsident.



Typ: BZB-02

4½% Obligation über Fr. 1'000. Bern, 16. Oktober 1912. Gedruckte Unterschriften Nationalrat Jenny aus Worblafen als Präsident und Baumeister Ing. Bürgi aus Bern als Vizepräsident.

Elektrische Solothurn-Bern-Bahn (ESB)



Typ: ESB-01a

Aktie über Fr. 500. Solothurn, 15. August 1915. Die Emission betrug 4'011 Aktien. Gedruckte Unterschriften von Grossrat Jakob Iseli aus Grafenried und dem damaligen Regierungsrat und späteren Bundesrat Hermann Obrecht.



Typ: ESB-01b

Zertifikat über 10 Aktien.

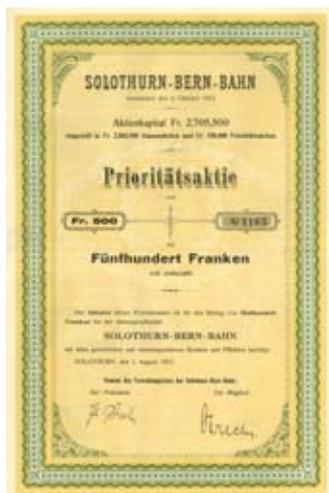


Typ: ESB-01c

Zertifikat über 100 Aktien. Von diesen Zertifikaten wurden max. 19 Titel ausgegeben.

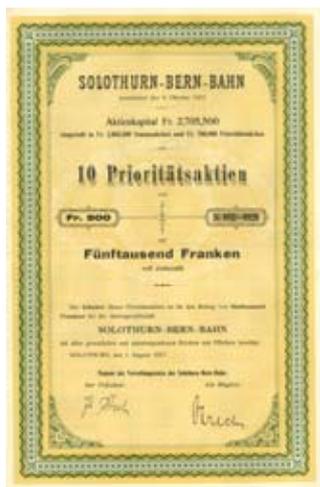
Bekannte Emissionen

Elektrische Solothurn-Bern-Bahn (ESB)



Typ: ESB-02a

Prioritätsaktie über Fr. 500. Solothurn, 1. August 1917. Gedruckte Unterschriften von den Grossräten Jakob Iseli und Hermann Obrecht. Die geplante Emission betrug 1'400 Aktien. Es wurden jedoch nur 1'368 Aktien ausgegeben.



Typ: ESB-02b

Zertifikat über 10 Prioritätsaktien.



Typ: ESB-02c

Zertifikat über 100 Prioritätsaktien. Von diesen Zertifikaten wurden nur neun Titel ausgegeben.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)



Typ: SZB-01a

Aktie über Fr. 500. Solothurn, 7. Juli 1923. Es wurden insgesamt 3'682 Aktien ausgegeben. Gedruckte Unterschriften Nationalrat Johann Jenny aus Worblaufen und dem damaligen Regierungsrat und späteren Bundesrat Hermann Obrecht.



Typ: SZB-01b

Zertifikat über 10 Aktien.



Typ: SZB-01c

Zertifikat über 100 Aktien.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)



Typ: SZB-02

Aktie über Fr. 500. Solothurn, 23. Mai 1925. Emission mit einer ursprünglicher Auflage von 32 Stück. Nur drei Stück im Markt bekannt.

Bekannte Emissionen

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)



Typ: SZB-03a
 Prioritätsaktie über 500 Franken. Solothurn, 23. Juni 1952. Es wurden 840 Prioritätsaktien, die vollständig durch die öffentliche Hand übernommen wurden, ausgegeben. Gedruckte Unterschriften von Fabrikant Hans Winzenried aus Deisswil und Notar Hans Buri.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)



Typ: SZB-04a
 Prioritätsnamenaktie über Fr. 150. Solothurn, 18. Dezember 1961. Die Emission betrug insgesamt 17'050 Aktien wovon 3'850 Einzeltitel ausgegeben wurden.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)



Typ: SZB-05a
 Zertifikat über 1 Prioritätsaktie zu Fr. 500. Solothurn, 31. März 1964. Insgesamt wurden 11'600 Titel begeben wovon 1'160 der Kanton Solothurn übernommen hat. Diese Emission diente zur Finanzierung des neuen Bahnhof in Bern.



Typ: SZB-03b
 Zertifikat über 10 Prioritätsaktien.



Typ: SZB-04b
 Zertifikat über 100 Prioritätsnamenaktien. Solothurn, 18. Dezember 1961. Es wurden nur zwei Zertifikate dieses Nennwertes begeben.



Typ: SZB-05b
 Zertifikate über 145 Prioritätsaktien. Solothurn, 31. März 1964.



Typ: SZB-03c
 Zertifikat über 20 Prioritätsaktien.



Typ: SZB-04c
 Zertifikat über 500 Prioritätsnamenaktien. Solothurn, 18. Dezember 1961. Es wurden nur zwei Zertifikate dieses Nennwertes begeben.



Typ: SZB-05c
 Zertifikat über 4'640 Prioritätsaktien. Diese Aktien wurden vom Kanton Bern übernommen.



Typ: SZB-03d
 Zertifikat über 360 Prioritätsaktien.



Typ: SZB-04d
 Zertifikat über 1'000 Prioritätsnamenaktien. Solothurn, 18. Dezember 1961. Es wurden nur zwölf Zertifikate dieses Nennwertes begeben.



Typ: SZB-05d
 Zertifikat über 5'800 Prioritätsaktien. Diese Aktien wurden vom Bund übernommen.

Bekannte Emissionen

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)



Typ: SZB -06

Zertifikat über 2'000 Prioritätsaktien zu je Fr. 500. Solothurn, 21. Dezember 1970. Es wurden 6'000 Aktien ausgegeben, die in drei Zertifikaten über je 2'000 Aktien verbrieft waren.

Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)



Typ: RBS-01a
Gültige Inhaberaktie
über Fr. 150



Typ: RBS-01b
Gültige Inhaberaktie
über Fr. 300



Typ: RBS-01c
Gültige Inhaberaktie
über Fr. 500

Quellenangaben:

- Jahresberichte der einzelnen Gesellschaften
- 50 Jahre Solothurn–Bern-Bahn, SZB, 1966
- Aeschlimann Jürg, Bern–Zollikofen-Bahn, Krattigen, Prellbock Druck & Verlag, 2012
- Aeschlimann Jürg, 75 Jahre Bern–Zollikofen-Bahn, SER 4/1987, SER 6/1987, SER 1/1988
- Aeschlimann, Jürg, 75 Jahre Worblentalbahn, SER 1989/3-4, 1989/7
- Aeschlimann, Jürg, Elektrische Solothurn–Bern-Bahn, SER 1991/3, SER 1991/4-5, SER 1991/7-8
- Jeanmaire Claude, Die Überlandbahnen von Bern nach Worb, Verlag für Eisenbahn, 1971
- Stolz Theo, Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn, SZB, 1979
- Volmar, Friedrich A., 50 Jahre Bern–Worb-Bahn, VWB, 1948

Interessante Links:

Zu den aktuellen Angeboten der HIWEPA AG:
Wertpapiermuseum in Olten «Wertpapierwelt»:
Schweizer Sammlerclub Historischer Wertpapiere:
Auf Historische Wertpapiere spezialisiertes Auktionshaus:
Fachzeitschrift Historische Wertpapiere:

Bestellen
www.wertpapierwelt.ch
www.scripophila-helvetica.com
www.spink.com
www.nonvaleur-nachrichten.de

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