Übereinkunft zwischen dem Regierungsrat des Kantons Bern und dem Regierungsrat des Kantons Solothurn betreffend die bernisch-solothurnischen Eisenbahnverbindungen

Vom 26./27. März 1912

Die Regierungen von Solothurn und Bern schliessen hiermit folgende Übereinkunft ab:

1. Unter dem Namen Solothurn-Bern-Bahn wird mit Geschäftssitz in Solothurn die Aktiengesellschaft der Schmalspurbahn Utzenstorf-Schönbühl-Zollikofen auf die Strecken Bätterkinden-Solothurn und Bern-Zollikofen erweitert zum Zwecke
   a) der Erstellung einer Schmalspurbahn Solothurn-Bern, und zwar für die Strecke Solothurn-Zollikofen auf eigenem Bahnkörper und für die Strecke Zollikofen-Bern durch den Bau eines eigenen, den Strassenkörper in Anspruch nehmenden zweiten Geleises neben demjenigen der bestehenden Strassenbahn;
   b) eines einheitlichen und durchgehenden Betriebes der Schmalspurbahn Solothurn-Bern, unter Mitbenützung des Geleises der Strassenbahn Zollikofen-Bern gemäss einem mit dieser Gesellschaft abzuschliessenden Mitbenützungsvertrage.

2. Die Schmalspurbahn ist so zu erstellen und zu betreiben, dass die Fahrzeit Solothurn-Bern für die durchgehenden Schnellzüge, deren in jeder Richtung täglich mindestens zwei bis drei mit direkten Wagen zu führen sind, zirka eine Stunde, höchstens aber 66 Minuten beträgt.

3. Die Bahn folgt für die Strecke Bätterkinden-Zollikofen im allgemeinen dem Trassee des bisherigen Schmalspurbahnprojektes. Für die Strecke Solothurn-Bätterkinden wird im Prinzip das von der Regierung des Kantons Solothurn in Aussicht genommene Projekt zugrunde gelegt.

   Um die in Ziffer 2 angenommene Fahrzeit Solothurn-Bern innehalten zu können, ist die Bahn auf der Strecke Solothurn-Zollikofen durchwegs auf eigenem Bahnkörper zu erstellen. Wo Strassengebiet in Anspruch genommen werden muss, ist der Bahnkörper soweit tunlich zu erhöhen oder zu vertiefen, eventuell abzuschranken, und ist der erforderliche Grund und Boden, wo derselbe nicht zu Strassenzwecken benützt wird, seitens der beiden Kantone unentgeltlich zu Eigentum abzutreten.

4. Die Linie nimmt ihren Anfang in oder bei dem Bahnhofe Neu-Solothurn; im ersteren Falle ist beim eidgenössischen Eisenbahndepartement dahin zu wirken, dass die schweizerischen Bundesbahnen den möglichst günstigen Anschluss gewähren und die erforderlichen Anlagen bis zur Betriebseröffnung durchführen. In Bern endigt die Bahn am gleichen Ort, wo die Zollikofen-Bern-Bahn.

   Die Züge sollen mit einem Motorwagen und mit einem, wenn möglich zwei Anhängern vor den Personenbahnhof Bern fahren können.

   Zur Ermöglichung des durchgehenden Güterverkehrs sind beim Bau der Bahn die für einen Rollschemelbetrieb erforderlichen Anlagen zu erstellen.

5. Das Baubureau und die Betriebsleitung befinden sich in Solothurn; Werkstätten da, wo es für den Betrieb der Bahn am vorteilhaftesten erscheint.

6. Der Betrieb der neuen Linie wird im Frühjahr 1914 eröffnet.

7. Die Finanzierung der ganzen Strecke ist bis spätestens zum 30. April 1912 durchzuführen. Als Bedarf wird der Betrag von 2'850'000 Franken angenommen. Das Obligationenkapital ist im Verhältnis zum Aktienkapital nach der bernischen und solothurnischen Eisenbahngesetzgebung zu bemessen.

   Der Regierungsrat des Kantons Bern verpflichtet sich zur Beschaffung von 1'500'000 Franken in Aktien und wenigstens 500'000 Franken in Obligationen. Als Beteiligung des Kantons Solothurn wird die Summe von mindestens 400'000 Franken in Aktien und von 450'000 Franken in Obligationen angenommen. Sollte es dem Regierungsrate des Kantons Solothurn voraussichtlich nicht möglich sein, den letzteren Betrag von 450'000 Franken innert der gesetzten Frist aufzubringen, so stellt der Regierungsrat des Kantons Bern seine guten Dienste in Aussicht.

   Eine Verschiebung zwischen den beiden, den Kanton Bern betreffenden Beträgen wird innerhalb der Gesamtsumme von 2'000'000 Franken vorbehalten.

8. Ist die Finanzierung durchgeführt, so werden die beiden Regierungen bei den Bundesbehörden die Konzession für die elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Bern zuhanden der Aktiengesellschaft der Solothurn-Bern-Bahn nachsuchen. In diese Konzession sollen die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages über das Trassee, den Bau und den Betrieb aufgenommen werden.

9. Die Aktiengesellschaft Solothurn-Schönbühl-Normalbahn bleibt vorläufig bestehen. Der Regierungsrat von Solothurn wird darauf hinwirken, dass sie in Liquidation tritt, sofern und sobald mit Bezug auf die Schmalspurbahn Solothurn-Bern die Finanzierung erfolgt und die Konzession erteilt ist.

10. Im Falle der Liquidation der Aktiengesellschaft Solothurn-Schönbühl-Bahn vergütet derselben jeder der beiden Kantone Bern und Solothurn die Auslagen für die Bauvorbereitungen und die Finanzierung pro rata der auf jedem respektiven Kantonsgebiete liegenden Strecke der Solo-

thurn-Schönbühl-Normalbahn, insoweit, als diese Auslagen nicht aus dem Zinsertrag des einbezahlten Aktienkapitals gedeckt werden können. Bei dieser Zusicherung ist vorausgesetzt, dass allen bernischen und solothurnischen Aktienzeichnern die einbezahlten Beträge voll zurückerstattet werden.

11. Wird die Finanzierung nicht bis Ende April durchgeführt oder die Konzession für die durchgehende Schmalspurbahn nicht erteilt, so fällt die gegenwärtige Vereinbarung dahin, und es lebt die bestehende Rechtsstellung der beiden Kantone und der verschiedenen Bahngesellschaften mit Bezug auf die zurzeit vor den Bundesbehörden anhängigen Konzessions- und Fristverlängerungsgesuche wieder auf.

12. Die Regierung des Kantons Bern gibt gegenüber derjenigen des Kantons Solothurn folgende Erklärung ab:
    a) Sie wird dem Grossen Rate des Kantons Bern die Subventionierung der Schmalspurbahn Niederbipp-Kantonsgrenze Solothurn beantragen.
    b) Sie wird mithelfen, Betriebsfusionen der Solothurn-Bern-Schmalspurbahn mit Anschlussbahnen herzustellen.
    c) Sie wird die Berner Alpenbahn veranlassen, der Weissensteinbahn den bisherigen Güterverkehr mit seiner normalen Steigerung zu überlassen.
    d) Sie wird bei dem Grossen Rate seinerzeit die nötigen Anträge stellen, um im Rahmen des bernischen Subventionsgesetzes an der Konsolidierung der Weissensteinbahn mitzuhelfen.

Vom Regierungsrat des Kantons Bern am 26. März 1912 genehmigt
Vom Regierungsrat des Kantons Solothurn am 27. März 1912 genehmigt