Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1921)

Rubrik: Ausserordentliche Session : Dezember

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Tagblatt

des

Grossen Rates des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rates.

Grosshöchstetten, den 7. Dezember 1921.

Herr Grossrat!

Auf Ersuchen des Regierungsrates lade ich Sie ein zur Teilnahme an einer **ausserordentlichen Session** des Grossen Rates auf **Freitag, den 16. Dezember 1921,** vormittags **10¼** Uhr, in das Rathaus nach Bern zur Behandlung der Geschäfte:

1. Sanierung der Berner Alpenbahn.
2. Bericht über die Massnahmen betreffend Arbeitsbeschaffung.

Mit Hochschätzung!

Der Grossratspräsident:
Bühlmann.

Erste Sitzung.

Freitag den 16. Dezember 1921,

vormittags 10¼ Uhr.

Vorsitzender: Präsident Bühlmann.

Der Namensaufruf verzeigt 192 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 24 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Bohner, Egger, Imboden, Neuenschwander (Bowil), Neuenschwander (Oberdiessbach), Scholer, Zurbuchen; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Aeschlimann, Biehly, Clémençon, Grimm, Gürtler, Hiltbrunner, Jenny, Ilg, Kilchenmann, Lüthi, Merguin, Meyer (Langenthal), Moor, Périat, Roth (Interlaken), Schlumpf (Jacques), Ziegler.

Eingelangt ist eine

Beschwerde

der Burgergemeinde Huttwil und des Joseph Stalder daselbst gegen den Regierungsrat des Kantons Bern.

Geht an die Justizkommission.

Ein

Protestschreiben

des Parti libéral de Porrentruy wird zur Kenntnis genommen und zu den Akten gelegt.

Eingelangt ist ferner folgende

Motion:

1. Der Grosse Rat hat sofort und ohne Rücksicht auf die hängige Initiative auf dem Wege der Revision der Staatsverfassung die Erhöhung der Wahlziffer für die Wahl des Grossen Rates anzustreben und so zu fördern, dass die Erhöhung der Ziffer auf die nächste Erneuerungswahl in Kraft gesetzt werden kann.
2. Die Wahlziffer ist zu erhöhen im Sinne der Vorlage des Regierungsrates vom 1. Juli 1921.

Unterzeichner: Segesser.

Wird auf den Kanzleitisch gelegt.

Tagesordnung:

Bereinigung des Traktandenverzeichnisses.

Präsident. Zur heutigen ausserordentlichen Sitzung, die schon in der letzten Session angekündigt worden ist, ist eingeladen worden wegen des hauptsächlichsten Verhandlungsgegenstandes: «Sanierung der Berner Alpenbahn».

Erledigt werden sollte ferner der Bericht über die Massnahmen betreffend Arbeitsbeschaffung.

Nun sind seither noch einige andere Geschäfte eingelangt und der Rat hat sich schlüssig zu machen, ob er dieselben behandeln wolle oder nicht. Wir hätten Kenntnis zu nehmen vom Abstimmungsergebnis der letzten Abstimmung und hätten sodann einige Ersatzwahlen zu validieren und die neugewählten Mitglieder zu beeidigen. Ebenso sollte die Beeidigung der Mitglieder des Verwaltungsgerichtes heute vorgenommen werden. Der Rat hat sich auch darüber schlüssig zu machen, ob wir die Motion Segesser noch in dieser ausserordentlichen Session behandeln wollen. Herr Segesser hat diese Motion als dringlich angemeldet. Wenn sie irgendwelche praktische Folge haben soll, so müsste man sie heute behandeln.

Ich nehme an, Sie seien einverstanden, dass man die Abstimmungs- und Wahlergebnisse zur Kenntnis nehme und die Beeidigungen vor sich gehen lasse. Es ist vorgesehen, die Sitzung nach 12 Uhr zu unterbrechen und dann am Nachmittag weiterzufahren. Morgen kann die Session nicht fortgesetzt werden, weil der Saal bereits durch die Schulsynode in Anspruch genommen ist.

Burren, Regierungspräsident, Berichterstatter des Regierungsrates. Herr Segesser nimmt den Vorschlag des Regierungsrates bezüglich der Wahlziffer für den Grossen Rat wieder auf und stellt sich vor, dass man heute noch die erste Lesung eines Verfassungsartikels vornehmen könnte und dass man mit der zweiten Lesung, die erst drei Monate später stattfinden kann, noch früh genug komme, um für die nächsten Grossratswahlen die Sache zu ändern. Der Regierungsrat hat die Frage behandelt und hat Herrn Segesser in einem Schreiben die Unmöglichkeit der Behandlung der Motion in diesem Zeitpunkt auseinandergesetzt. In seiner Antwort hat sich Herr Grossrat Segesser allerdings nun nicht bestimmt darüber ausgesprochen, ob er die Motion trotzdem aufrecht erhalte, und ihre Behandlung verlange oder sie zurückziehe. Es ist nicht mehr möglich, auf die Diskussion vom letzten September zurückzukommen. Materiell sind wir mit dem Vorschlag des Herrn Segesser einverstanden, glauben aber nicht, dass sich dafür die nötige Zweidrittelmehrheit findet. So war es schon das letzte Mal und daher ist die ganze Vorlage dahingefallen. Die Kommission existiert nicht mehr, das Geschäft ist abgeschrieben und die nächsten Wahlen vollziehen sich nach der bisherigen Ordnung.

Wenn wir auch heute noch diese Motion behandeln könnten, wobei ich jedoch bemerke, dass nicht einmal eine Kommission existiert, müssten wir nach Art. 46 der Verfassung eine Frist von drei Monaten beobachten bis zur zweiten Beratung. So kämen wir auf Ende März, nachher hätte die Sache noch die Volksabstimmung zu passieren. Die Staatskanzlei erklärt, dass sie mindestens 4 bis 5 Wochen brauche, um diese Abstimmung vorzubereiten. So käme man mit der Abstimmung über die Verfassungsänderung in die Zeit hinein, wo die Grossratswahlen stattzufinden hätten. Am 1. Juni müssen die neuen Grossräte gewählt sein, denn dann beginnt die neue Legislaturperiode. Wir können also über diese Sache nicht mehr mit Nutzen verhandeln, sondern müssen warten, was die Zukunft bringt.

Schneeberger. Ich wäre der Meinung gewesen, dass der Präsident die Erwahrung der Abstimmungs- und Wahlresultate und die Beeidigung der neugewählten Mitglieder ohne Befragung des Rates hätte anordnen können. Mit der Motion Segesser steht es hingegen anders. Es geht nicht an, wie Herr Segesser wünscht, dass man seine Motion heute behandelt, sie steht nicht auf der Tagesordnung und kann daher nicht behandelt werden. Morgen können wir aber nicht Sitzung halten und am Montag werden wir die

Session nicht fortsetzen wollen. Wir haben eine ausserordentliche Session zur Behandlung zweier Geschäfte, wir wollen froh sein, wenn wir diese heute erledigen können.

Segesser. Ich habe kein Begehren gestellt, dass die Motion heute behandelt werden müsse, sondern ich habe sie nur eingereicht, damit sie behandelt werden kann für den Fall, als die gegenwärtige Session mehrere Tage dauern würde. Es ist ein recht kläglicher Abschied des gegenwärtigen Majorzparlamentes, wenn es einfach davongeht, ohne irgendwie im Sinne der Volksstimmung die Grundlage für die Neuwahl des Proporzparlamentes geschaffen zu haben. Ich kann nicht recht einsehen, warum wir, wenn auch nur für eine kurze Dauer, eine wesentlich grössere Zahl von Volksvertretern einziehen lassen, die wir nachher wieder ausscheiden müssen. Wenn also Zeit bleibt, würde ich daran hangen, dass die Motion in dieser Session behandelt wird; bleibt keine Zeit, so verzichte ich selbstverständlich darauf. Immerhin habe ich geglaubt, dass auch für die Ausarbeitung der nötigen Ausführungsdekrete noch die Möglichkeit gegeben ist.

Präsident. Nach § 9 des Reglementes müssen allerdings die Traktanden, die bekannt sind, im Einladungsschreiben erscheinen. Die Motion ist erst nachher eingelangt, aber der Rat könnte nach § 19 des Reglementes dennoch beschliessen, dass sie noch behandelt werden soll.

Abstimmung.

Für den Antrag Segesser . . . . . Minderheit.

M. **Stauffer,** directeur de la police, rapporteur du Conseil-exécutif. Le Conseil-exécutif a préparé un décret relatif à un complément du concordat concernant la circulation des cycles et automobiles. Il s'agit de réglementer la circulation des camions-automobiles et de ceux qui transportent maintenant des voyageurs. Il y aurait lieu, comme l'affaire est urgente, de désigner aujourd'hui une commission pour l'examen de ce décret, de façon qu'il puisse être discuté lors de la prochaine session du Grand Conseil.

Wird an eine durch das Bureau zu bestellende Kommission von 7 Mitgliedern gewiesen.

Ersatzwahlen in den Grossen Rat.

Zur Verlesung gelangt ein Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates, wonach beurkundet wird, dass am 4. Dezember 1921 zu Mitgliedern des Grossen Rates gewählt worden sind:

Im 9. Wahlkreis, Nieder-Simmental, Landwirt Jakob Iseli in Spiez, mit 835 von 1427 in Berechnung fallenden Stimmen.

Im 22. Wahlkreis, Bern, untere Gemeinde, Kontrollchef Rudolf Küenzi in Bern, mit 2776 von 2913 in Berechnung fallenden Stimmen.

Im 61. Wahlkreis, Pruntrut, Fürsprecher Emil Jobé in Pruntrut, mit 729 von 759 in Berechnung fallenden Stimmen.

Gegen diese Wahlen ist keine Einsprache eingelangt.

Dem Grossen Rat wird beantragt, es seien dieselben zu validieren.

Die Wahlen werden stillschweigend validiert und die Herren Jobé und Iseli leisten den verfassungsmässigen Eid, Herr Küenzi legt das Gelübde ab.

Ergebnis der Volksabstimmung.

Zur Verlesung gelangt ein Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates, wonach derselbe, nach Zusammenstellung der Protokolle über die Volksabstimmung vom 4. Dezember 1921, beurkundet:

Die Verfassungsrevision betreffend die Vereinfachung der Bezirksverwaltung ist mit 32,371 gegen 24,369, also mit einem Mehr von 8002 Stimmen, angenommen worden. Die Zahl der leeren und ungültigen Stimmzettel betrug 3243.

Die Verfassungsrevision betreffend die Erhöhung der Zuständigkeit des Grossen Rates und des Regierungsrates zur Beschlussfassung über Staatsausgaben ist mit 32,191 gegen 25,075, also mit einem Mehr von 7116 Stimmen, angenommen worden. Die Zahl der leeren und ungültigen Stimmzettel betrug 2717.

Das Gesetz betreffend die Erhöhung der Wertgrenzen im Strafrecht und Abänderung des Art. 523 des Strafverfahrens ist mit 36,142 gegen 19,730, also mit einem Mehr von 16,412 Stimmen, angenommen worden. Die Zahl der leeren und ungültigen Stimmzettel betrug 4111.

Die Zahl der in kantonalen Angelegenheiten stimmberechtigten Bürger betrug 172,287.

Gegen diese Ergebnisse sind keine Einsprachen eingelangt. Es wird davon, in Ausführung des Dekretes vom 22. November 1904, dem Grossen Rate Kenntnis gegeben; auch sind sie durch das Amtsblatt öffentlich bekannt zu machen. Die Erlasse sind in die Gesetzessammlung aufzunehmen.

* * *

Nach der diesem Vortrag beigegebenen Zusammenstellung gestaltet sich das Abstimmungsergebnis in den einzelnen Amtsbezirken wie folgt:

Amtsbezirke	Zahl der Stimmberechtigten	Vereinfachung der Bezirksverwaltung			Finanzielle Kompetenzen			Erhöhung der Wertgrenzen im Strafrecht		
		Annehmende	Verwerfende	Leer und ungültig	Annehmende	Verwerfende	Leer und ungültig	Annehmende	Verwerfende	Leer und ungültig
Aarberg	4,871	823	463	44	763	542	25	760	530	40
Aarwangen	7,242	1,182	828	72	1,102	923	57	1,201	788	93
Bern	35,400	9,719	6,857	861	12,130	4,557	750	13,249	2,863	1,325
Biel	9,053	3,806	1,347	343	3,886	1,258	352	3,916	1,068	512
Büren	3,347	817	454	48	894	395	30	918.	335	66
Burgdorf	8,309	1,239	880	66	1,111	1,027	47	1,314	801	70
Courtelary	6,227	1,432	811	179	1,493	734	195	1,539	649	234
Delsberg	4,543	299	564	56	258	609	52	342	500	77
Erlach	1,858	294	242	29	195	349	21	273	258	34
Fraubrunnen	3,876	675	586	91	686	613	53	811	463	78
Freibergen	2,466	255	339	21	146	453	16	235	357	23
Frutigen	3,288	291	384	63	239	436	63	284	381	73
Interlaken	7,432	941	833	92	817	966	83	959	790	117
Konolfingen	8,012	1,244	766	59	805	1,231	33	1,056	944	69
Laufen	2,192	215	694	16	148	753	24	392	496	37
Laupen	2,570	365	329	38	315	391	26	375	330	27
Münster	5,516	548	535	63	414	677	55	508	559	79
Neuenstadt	1,100	173	74	12	107	136	16	133	110	16
Nidau	3,820	686	309	47	698	306	38	750	230	62
Oberhasli	1,763	186	214	14	142	260	12	193	196	25
Pruntrut	6,411	657	1,193	132	377	1,494	111	533	1,271	178
Saanen	1,486	93	255	7	86	256	13	129	210	16
Schwarzenburg	2,702	241	447	37	233	475	17	284	420	21
Seftigen	5,377	624	601	79	538	720	46	653	603	48
Signau	6,253	1,192	805	171	830	1,155	183	902	1,049	217
Obersimmenthal	2,075	265	279	20	223	319	22	276	259	29
Niedersimmenthal	3,451	673	706	153	648	761	123	755	617	160
Thun	10,519	1,799	1,509	313	1,701	1,741	179	1,909	1,447	265
Trachselwald	6,331	882	524	59	678	752	35	760	645	60
Wangen	4,688	679	518	48	487	726	32	677	523	45
Militär	109	76	23	10	41	60	8	56	38	15
Zusammen	172,287	32,371	24,369	3,243	32,191	25,075	2,717	36,142	19,730	4,111

Beeidigung des Präsidenten und der Mitglieder des Verwaltungsgerichtes.

Der Präsident und die Mitglieder des Verwaltungsgerichtes, die vom Grossen Rat in der Sitzung vom 23. November auf eine neue Amtsdauer bestätigt worden sind, legen den verfassungsmässigen Eid ab.

Die Beeidigung der Ersatzmänner wird dem Verwaltungsgericht übertragen.

Sanierung der Berner Alpenbahn.

(Siehe Nr. 42 der Beilagen.

Eintretensfrage.

Volmar, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Hauptgegenstand, zu dessen Behandlung Sie heute zu einer ausserordentlichen Session einberufen worden sind, ist wohl das wichtigste und für die Finanzen des Kantons Bern folgenschwerste Geschäft, das seit langem in diesem Saal behandelt worden ist. Nicht nur Sie, die aus erster Quelle die Wichtigkeit und die Grösse der direkten und indirekten Beteiligung des Kantons Bern an der Alpenbahn kraft Ihres Amtes genau kennen, sondern wohl jeder Bürger hat sich seit Kriegsausbruch gefragt, in welcher Weise die Alpenbahn-Frage und alles, was damit zusammenhängt, gelöst werden kann, wie die finanziellen Folgen für den Kanton Bern sein werden. Das ganze Volk ist sich bewusst, dass das Schicksal der Berner Alpenbahn mit demjenigen des Kantons eng verbunden ist.

Es lohnt sich, kurz zu betrachten, wie der Kanton Bern überhaupt dazu gekommen ist, diese Alpenbahn zu subventionieren. Daher wird es am besten sein, wenn man zeigt, auf welche Art jede dieser verschiedenen Beteiligungen zustandegekommen ist. Ich will mich nicht in grosse und lange geschichtliche Erinnerungen einlassen, sondern nur die Hauptsache er-

wähnen. Der Verkehr Berns nach dem Süden war bis Anfang des letzten Jahrhunderts nicht sehr stark, und er hat sich durch die Alpenpässe, die von Bern nach dem Wallis führten, abgewickelt, ohne dass diese Pässe zu eigentlichen Strassen ausgebaut werden mussten. Zur Zeit der napoleonischen Herrschaft wurde zeitweise versucht, den bernischen Verkehr mit dem Süden über den Gotthard zu lenken. Nach wenigen Jahren kam man aber wiederum auf die ursprüngliche Richtung zurück. Der Gedanke einer grossen Transitstrasse durch den ganzen Kanton von Delle über Pruntrut bis ins Wallis ist erstmals im Jahre 1833 aufgeworfen worden und zwar durch einen Jurassier, den genialen Ingenieur Watt. Als man dann ins Zeitalter der ersten Eisenbahn kam, war eines der ersten Projekte ein Projekt für eine Grimselbahn. Dieses Projekt berührte den Kanton Bern stark. Nach demselben hätte die Grimselbahn nicht etwa nur lokalen Charakter bekommen, sondern internationalen. Sie ist von England aus stark studiert worden, englische Ingenieure sind an Ort und Stelle gekommen und auch die italienische Verkehrspolitik hat sich sehr stark damit beschäftigt. Die bernischen Behörden haben zuerst der Grimselbahn keine grosse Bedeutung beigemessen, allein im Laufe der Jahre, insbesondere aber im Jahre 1865 ist das Projekt der Grimselbahn, und zwar nicht nur als Alpenbahn, sondern als Transitbahn von Pruntrut durch den ganzen Kanton, einer der wichtigsten Verhandlungsgegenstände in diesem Ratsaal geworden. In einer zwölfstündigen Sitzung ist die Frage erörtert worden, ob der Kanton Bern eine eigene Alpenbahn bauen solle, oder ob er sich der Gotthardbahn anschliessen wolle. Es wurde allgemein anerkannt, dass die Lösung, die namentlich von den Verkehrspolitikern des Jura verfochten wurde, die Schaffung einer grossen Transitlinie durch den Kanton Bern, die einzig richtige wäre, dass aber aus eidgenössischen Gründen eine andere Lösung vorgezogen werden müsse. Man fürchtete, dass die Südrampe dieser grossen bernischen Transitlinie den Kanton Tessin abschneiden könnte. So hat der Kanton Bern damals auf die Erstellung einer eigenen Alpenbahn verzichtet und hat auch keine Schritte getan, um den Gotthard zugunsten einer eigenen bernischen Linie zu bekämpfen. Es wurde ausdrücklich gesagt, dass das aus freundeidgenössischen Gründen stattfinde. Gleichzeitig wurde aber namentlich von denjenigen, die aus diesen freundeidgenössischen Gründen für den Gotthard eingetreten sind, vorab von Jakob Stämpfli, betont, dass der Kanton Bern im gegebenen Moment auf die eigene Transitlinie zurückkommen werde. Dieser Moment werde dann gekommen sein, wenn der Simplondurchstich erfolge. Es werde dann die Frage so zu lösen sein, dass diese bernische Transitlinie mit der Simplonlinie kombiniert werde. Während Jahrzehnten war es nicht mehr nötig, diesen bernischen Eisenbahngedanken wieder aufzugreifen. Vorerst handelte es sich darum, ob der Kanton Bern sich aktiv an der Gotthardbahn beteiligen solle. Das ist geschehen, nicht sowohl finanziell, als auch moralisch. Der Kanton Bern hat der Gotthardbahn grosse moralische Hilfe zuteil werden lassen. Das geschah kurz vor Kriegsausbruch im Jahre 1870.

Im Jahre 1878 ist nun der Gotthardbahn dasjenige passiert, was heute der Lötschbergbahn passiert ist. Bei der Gotthardbahn trat es etwas früher ein, nämlich schon im Stadium des Baues. Ohne Mithilfe des Bundes und der Kantone, die sich schon vorher am Gotthard beteiligt hatten und ohne Mithilfe der Subventionsstaaten hätte der Bau liegen bleiben müssen und nicht vollendet werden können. Auch da hat der Kanton Bern neuerdings seine Pflicht als eidgenössischer Staat gegenüber diesem nationalen Werk in voller Treue erfüllt.

Erst später nahm die Frage des Simplondurchstiches greifbare Gestalt an. Auch hier war es dem Kanton Bern beschieden, eine wesentliche Rolle zu spielen. Nach verschiedenen Anläufen hat man eingesehen, dass eine Verwirklichung des Simplondurchstiches nur möglich sei nach einer vorangegangenen Fusion der westschweizerischen Eisenbahnen mit der Bern-Jura-Bahn, welch letztere fast ganz eine bernische Staatsbahn war. Diese Fusion war also die Vorbedingung des Simplondurchstiches. Er wäre nicht zustandegekommen, wenn nicht der Grosse Rat des Kantons Bern und das Bernervolk beschlossen hätten, diese Linie Bern-Luzern in die neue Gesellschaft einzuschliessen auf dem Wege des Verkaufs. So hat tatsächlich auch hier der Kanton Bern die Grundlage für die Verwirklichung des zweiten grossen Alpendurchstiches gelegt. Im Jahre 1891 hat der Grosse Rat ein Eisenbahnsubventionsgesetz zu beraten gehabt, in welchem ein Staatsbeitrag von einer Million an einen Simplondurchstich beschlossen wurde. Dieses Gesetz von 1891 erwies sich aber als ungenügend, indem verschiedene Dekretsbahnen, die dort vorgesehen sind, trotz Staatshilfe nicht subventioniert werden konnten, weil die Staatssubvention zu klein war.

Gestützt auf eine Motion Bühler vom 18. November 1896, die vom Grossen Rate erheblich erklärt wurde, kam dann das neue Eisenbahnsubventionsgesetz von 1897 zustande. In demselben war neuerdings eine kräftige Subvention des Simplondurchstiches vorgesehen. Im Gegensatz zum Gesetz von 1891, wo man für die Subventionierung hauptsächlich ideale Gründe ins Feld geführt hat, wurde damals auf die wirtschaftliche Seite der Simplonfrage abgestellt. Man sagte, jetzt sei der Zeitpunkt herangerückt, wo der Kanton Bern die schon früher vertretene Idee einer Transitlinie wieder aufnehmen könne. Bald nach der Fusion der verschiedenen westschweizerischen Bahnen erschienen diverse Schriften, die auf diese alte bernische Eisenbahnpolitik aufmerksam machten, so eine Schrift von Ingenieur Ladame, der das Gemmiprojekt wieder aufnahm, ferner eine Schrift des früheren Regierungsrates und damaligen Oberrichters Teuscher, der erstmals das Lötschbergprojekt aufgegriffen hat und der dieses Projekt noch in verschiedenen Schriften verfochten hat. Bei Anlass der Behandlung dieses Eisenbahnsubventionsgesetzes von 1897 ist der Lötschberg erstmals in diesem Ratssaal behandelt worden. Auf Details will ich nicht eingehen; ich verweise auf die Rede des Herrn Scheurer, die im Vortrag der Finanzdirektion auszugsweise reproduziert ist, um zu zeigen, wie man auf diese Idee gekommen ist. Damals wurde eine Subvention von einer Million für die Berner Alpenbahn beschlossen. Zu jener Zeit war auch eine Konkurrenzlinie aufgetaucht, die Breithornbahn, die alternativ mit der Lötschbergbahn in dem Gesetz aufgeführt worden ist. Später wurde sie fallen gelassen; wir brauchen also darauf nicht weiter einzutreten. Im gleichen Gesetz von 1897 ist der Spiez-Frutigen-Bahn eine besondere Subvention von 60 % des Anlagekapitals statt nur von 40 % zugesprochen

worden. Wenn man die Verhandlungen nachliest, so geschah das ausdrücklich deshalb, weil man diese Linie Spiez-Frutigen als erste Sektion der späteren Berner Alpenbahn, die in Form der Lötschbergbahn schon in das Gesetz von 1897 aufgenommen worden war, ansah. Gestützt darauf verlangte man von dieser Bahn, dass sie einen stärkeren Ober- und Unterbau erstelle, damit sie als Teilstück einer künftigen Transitlinie bestehen könne. Im Jahre 1899 ist vom Grossen Rat die Subventionierung der Spiez-Frutigen-Bahn tatsächlich ausgesprochen worden und zwar in der Höhe von 60 % des Anlagekapitals, was die Summe von 1,98 Millionen ausmachte. Ich möchte Sie ersuchen, diese Zahl festzuhalten, weil sie später eine Rolle spielen wird. Diese Staatssubvention an die Spiez-Frutigen-Bahn ist nachher infolge der Fusion dieser Bahn mit der Lötschbergbahn an die Lötschberglinie übergegangen und der Staat Bern hat für diese Summe von 1,98 Millionen Prioritätsaktien bekommen, die noch heute im Besitz des Staates sind und, wie im Vortrag ausgeführt ist, in der Staatsrechnung von 1920 auf Seite 148 figurieren unter der Rubrik Eisenbahnkapitalien. Sie sehen also, dass die eine Quote der bernischen Staatsbeteiligung am Lötschberg, über die wir zu reden haben, von der Subvention der Linie Spiez-Frutigen im Jahre 1899 mit 1,98 Millionen herrührt.

Die weitern Details, Konzessionserteilung, Uebergang der Konzession der Lötschbergbahn an den Kanton Bern usw., will ich nicht weiter berühren, weil das zu weit abführen würde, und weil wir uns heute nur mit der politischen und finanziellen Seite der Sache zu befassen haben, nicht aber mit der technischen.

Im Jahre 1902 wurde neuerdings ein Eisenbahnsubventionsgesetz erlassen. Der Erlass dieses Gesetzes erfolgte hauptsächlich zu dem Zweck — auf andere Nebenzwecke braucht hier nicht eingetreten zu werden —, eine stärkere Beteiligung des Staates an der Lötschbergbahn zu ermöglichen. Man hat die Kostenberechnungen revidiert und gesehen, dass mit denjenigen Zahlen, die vorher angegeben worden sind, nicht auszukommen war und dass eine stärkere Staatsbeteiligung unumgänglich notwendig ist, wenn die Bahn überhaupt zustande kommen soll. In diesem Eisenbahnsubventionsgesetz von 1902 ist in Art. 4 dem Lötschberg eine Subvention von 17,5 Millionen Franken zugesichert. Der Art. 4 lautet: «Der Staat beteiligt sich am Bau durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 25 % des Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brig, jedoch höchstens mit 17,500,000 Fr.

Der Grosse Rat wird ermächtigt, die Bedingungen für die Beteiligung festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu beschliessen.»

Diese Subvention wurde dann am 27. Juli 1906 vom Grossen Rat beschlossen durch Uebernahme von Aktien im Betrage von $17^1/_2$ Millionen Franken, eingeteilt in 35,000 Subventionsaktien à 500 Fr. Das Subventionsgesetz von 1902 wurde vom Volke am 4. Mai 1902 mit 43,867 gegen 18,263 Stimmen angenommen. Die Herren, die sich an jene Abstimmung erinnern, werden wissen, dass diese Lötschbergsubvention im Mittelpunkt der damaligen Erörterungen stand.

Die nach Grossratsbeschluss von 1906 geleistete Subvention von 17,5 Millionen stellt den Betrag dar, der in der Staatsrechnung pro 1920 auf Seite 148 in der zweiten Spalte unter der Rubrik Eisenbahnbeteiligungen in Form von Stammaktien der Lötschbergbahn erscheint. Ich möchte ersuchen, auch diese Zahl festzuhalten, und sich zu erinnern, wie dieser Posten in der Staatsrechnung entstanden ist.

Sie erinnern sich aus der kurzen historischen Erörterung, dass das Ziel der bernischen Eisenbahnpolitik nicht nur ein Alpendurchstich gewesen ist, sondern die Erstellung einer grossen Transitlinie durch den ganzen Kanton, von Delle über Pruntrut nach dem Oberland. In Erinnerung an dieses Ziel hat wiederum Herr Bühler in Verbindung mit Herrn Will am 22. Mai 1907 eine Motion gestellt, die erheblich erklärt worden ist und die dahin zielte, Schritte zu tun, dass das fehlende Glied in dieser grossen Transitlinie, die Linie Münster-Grenchen, geschaffen werden möchte, dass der Kanton Bern die geeigneten Schritte einleiten möchte. Nach langen Verhandlungen zwischen dem Bund, Frankreich und den beteiligten Eisenbahnen wurde im Jahre 1909 ein Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossen, welcher die Grundlage für die Linie Münster-Grenchen bildet. Gestützt darauf konnte die Finanzierung dieser Zufahrtslinie zur Berner Alpenbahn an die Hand genommen werden. Bei dieser Finanzierung hat der Kanton Bern keine Opfer bringen müssen, weder in der Form der Uebernahme von Aktien, noch in derjenigen der Zinsengarantie. Dieses Ziel der Erstellung einer grossen Transitbahn durch den ganzen Kanton ist also erreicht worden; allerdings ist nicht die ganze Linie im gleichen Besitz, sondern sie gehört zum Teil der Berner Alpenbahn, zum Teil den S. B. B.

Nun konnte der Bau der B. L. S. beginnen. Dabei zeigte sich bald, dass die Baukosten wesentlich grösser werden, als man glaubte. Wir haben im gedruckten Vortrag die Gründe angeführt, die massgebend waren und haben für diejenigen Herren, die sich näher interessieren, die Stellen in den früheren Grossratsverhandlungen angegeben, die darüber Aufschluss geben. Ich will mich darauf beschränken, zu erwähnen, dass schlechtere Gesteinsverhältnisse sich herausgestellt haben, als man früher annahm, dass viel mehr Mauerungen haben vorgenommen werden müssen und dass ferner in Verbindung mit der Bundessubvention von 6 Millionen für die Lötschbergbahn von den Bundesbehörden verlangt worden ist, dass die Strecke Kandersteg-Goppenstein doppelspurig ausgebaut werde, dass im weiteren die ganze Linie auf Doppelspur vorbereitet werde. Diese Begehren haben dazu geführt, dass die B. L. S. in eine etwas schiefe Lage kam. Die Bauunternehmung hat diesen Anlass benutzt, um den Forfait-Vertrag aufzulösen und neue Forderungen zu stellen. Aus diesem Grunde ist die B. L. S., abgesehen von Mehrkosten anderer Art, in die Lage gekommen, Mehrleistungen von 14 Millionen bewilligen zu müssen. Das hat zur Erkenntnis geführt, dass die ursprüngliche Finanzierung ungenügend war. Es musste also eine weitere Finanzierung in die Hand genommen werden. Man hat damals, gleich wie im Jahre 1906, den Grossen Rat darauf aufmerksam gemacht, dass diese Finanzierung nur unter Mithilfe, und zwar unter starker Mithilfe der Kantonalbank stattfinden könne. Im weiteren hiess es aber, wenn man das Obligationenkapital überhaupt aufbringen wolle, so bleibe nichts anderes übrig, als eine staatliche Zinsengarantie auszusprechen.

Der Grosse Rat musste daher über ein neues Eisenbahnsubventionsgesetz debattieren, das hauptsächlich deshalb erlassen werden musste, um diese Zinsengarantie in eine gesetzliche Form zu bringen. Im Eisenbahnsubventionsgesetz vom Jahre 1912 ist das geschehen. Es ist über die ganze Angelegenheit ziemlich eingehend gesprochen worden; das Schlussergebnis war das, dass die Zinsengarantie für das Anleihen von 42 Millionen im zweiten Rang, das hauptsächlich wegen dieser Mehrarbeiten und Mehrkosten notwendig geworden ist, durch den Kanton Bern ausgesprochen wurde. Es ist damals auch darauf aufmerksam gemacht worden, dass diese Zinsengarantie wahrscheinlich nicht nur platonischen Charakter haben werde, sondern dass es denkbar sei, dass der Kanton Bern aus dieser Zinsengarantie in Anspruch genommen werde. Es ist möglich, dass man nicht daran gedacht hat, dass das in dem Mass stattfinden werde, wie es nun tatsächlich der Fall gewesen ist. Die entsprechende Bestimmung lautet, dass für den Zins des von der Berner Alpenbahngesellschaft aufgenommenen 4-prozentigen Hypothekaranleihens von 42 Millionen im II. Rang bis zur Rückzahlung der Obligationen Staatsgarantie ausgesprochen werde. Es wird weiter bestimmt, dass der Staat, wenn er derartige Zahlungen leisten müsse, diese als Vorschüsse an die Berner Alpenbahngesellschaft behandeln könne, die zu 4 % verzinslich und rückzahlbar seien, sobald die Betriebseinnahmen der Berner Alpenbahn das gestatten. Am 17. Dezember 1912 ist diese Zinsengarantie durch grossrätliches Dekret diskussionslos formell ausgesprochen worden.

Diese Zinsengarantie ist nun die Ursache der Forderung von 13 Millionen, die der Kanton Bern an die B. L. S. zu stellen hat, welche Forderung bei der Sanierung natürlich in Betracht fällt. Es handelt sich heute um 13,314,565 Fr. 17, wobei allerdings nicht nur die geleisteten Beträge, sondern auch die Zinsen mitgerechnet sind. Es ist zu sagen, dass damals die Situation eine zwingende war. Es handelte sich ähnlich wie früher bei der Gotthardbahn darum, ob der Bau mitten in seiner Entwicklung stecken bleiben soll. Grosse Kapitalien auch des Staates waren darin investiert, die Kantonalbank hatte ebenfalls Obligationen übernommen. Es blieb also nur die Möglichkeit, entweder die Geschichte stecken zu lassen, oder auf irgend eine Art eine Nachfinanzierung herbeizuführen.

So ist diese Zinsengarantie entstanden; das bezügliche Gesetz ist in der Volksabstimmung vom 7. Juni 1912 mit 28,646 gegen 10,440 Stimmen angenommen worden. Damit wäre die direkte Staatsbeteiligung am Bau der B. L. S. und an deren Betrieb erledigt. Aber andere Gründe haben noch zu einer weiteren Staatsbeteiligung bei der B. L. S. geführt. Am 17. September 1912 hat der Grosse Rat die Fusion der Thunerseebahn mit der Lötschbergbahn genehmigt. Es wurde schon bei der Besprechung der Zinsengarantie darauf hingewiesen, dass der Staat eigentlich Besitzer der Thunerseebahn sei. Der Staat hat diese Bahn niemals als Dekretsbahn subventioniert, aber nachdem sie gebaut war, hat er nach und nach das gesamte Aktienkapital bis auf einen geringen Betrag aufgekauft. Diese aufgekauften Aktien sind als Kapitalanlagen gebucht worden. Weil eine Fusion zwischen der Thunerseebahn und der Dampfschiffunternehmung stattgefunden hatte, kam der Staat auch in den Besitz des grössten Teils der früheren Dampfschiffaktien. Man hat gefunden, die Fusion mit der Lötschbergbahn sei deshalb nützlich, weil dadurch eine grosse Gesellschaft entstehe, weil aus dem Betrieb der Thunerseebahn und der Schiffsunternehmung schon Einnahmen fliessen, die für den Bau der B. L. S. verwendet werden könnten. Infolge der Genehmigung der Fusion wurden die im Staatsbesitz befindlichen Aktien der Thunerseebahn und der Dampfschiffunternehmung im Nominalbetrag von 4,713,000 Fr. in Aktien der Lötschbergbahn umgewandelt, und zwar in Prioritätsaktien, die seither in der Staatsrechnung mit einer Summe von 3,648,481 Fr. eingestellt sind. Die Staatsbeteiligung am Lötschberg, die in der Staatsrechnung von 1920 auf Seite 148, zweite Kolonne, steht, unter der Rubrik: Kapitalien der Staatskasse, entspringt dieser Fusion. Das ist also ein weiteres Kapital, das in Betracht kommt.

Ferner besitzt die Domänenkasse Stammaktien der Lötschbergbahn im Betrage von 50,000 Fr., die aber in der Staatsrechnung niemals mit einer Summe ausgesetzt waren, sondern nur pro memoria aufgeführt wurden. Sie wurden nicht einmal mit einem Franken eingestellt. Die Domänenkasse ist in den Besitz dieser Aktien gekommen infolge des Abtausches eines Stückes Land zwischen dem Staat Bern und der Gürbetalbahn, bei welcher Gelegenheit der Staat diese Stammaktien der Lötschbergbahn an Zahlung übernommen hat. Dieselben wurden als non valeurs in die Staatsrechnung eingestellt.

Als Oberaufsichtsinstanz einer Stiftung ist ferner der Staat mit Prioritätsaktien im Betrag von 5000 Fr. beteiligt. Es handelt sich um die sog. Lötschbergstiftung, welche seinerzeit von der Lötschberggesellschaft dieses Stiftungskapital in Form von Prioritätsaktien erhielt.

So setzen sich die verschiedenen Beteiligungen des Staates Bern bei der Lötschbergbahngesellschaft zusammen. Andere Beteiligungen sind nicht mehr vorhanden, wohl aber ist die Kantonalbank, die, wie das in den Grossratsverhandlungen von 1906 und 1912 gesagt worden ist, bedeutende Beträge von Obligationen übernommen hat, beteiligt. Ich verweise auf die Jahresberichte der Kantonalbank.

Gestatten Sie mir nun, auch auf den Betrieb der Lötschbergbahn einen ganz kurzen Blick zu werfen. Die Bahn ist im Jahre 1913 dem Betrieb übergeben worden. Sie hat noch im Jahre 1913, in der kurzen Zeit, während welcher sie damals im Betriebe stand, einen Betriebsüberschuss von 1,4 Millionen erzielen können. Im Jahre 1914 brach der Krieg aus; der Ueberschuss der Lötschbergbahn ging auf 842,000 Fr. zurück. In den Jahren 1915 bis 1918 betrug er je ungefähr eine Million. Man muss also feststellen, dass die Lötschbergbahn die Betriebsausgaben immer herausgeschlagen hat, im Gegensatz zu verschiedenen anderen bernischen Dekretsbahnen, dass sogar während langer Zeit ein Betriebsüberschuss vorhanden war. Wenn wir die Dichtigkeit des Verkehrs und die Betriebseinnahmen betrachten, so sehen wir, dass die Lötschbergbahn unmittelbar nach der Eröffnung verhältnismässig die gleichen Betriebseinnahmen gehabt hat, wie die Gotthardbahn in der gleichen Zeit nach ihrer Eröffnung. Gegenwärtig betragen die Betriebseinnahmen der Lötschbergbahn ungefähr 12 Millionen, gleich wie bei der Gotthardbahn im Anfang ihres Bestandes, und das trotz der schwierigen Zeit,

die durch den Krieg geschaffen worden ist. Wenn der Krieg nicht eingetreten wäre, hätte sich die Bahn wahrscheinlich besser entwickelt, als man je erwartet hätte.

Allein diese Betriebseinnahmen reichten nicht aus für die Verzinsung, die Lötschbergbahn konnte den Zinsendienst nicht mehr versehen, sondern sie musste ihn, wie andere Bahngesellschaften, einstellen. Diese Einstellung des Zinsendienstes hatte natürlich zur Folge, dass die nicht bezahlten Zinsen sich aufhäuften, so dass die Bahn nach und nach zu einem Passivsaldo kam. Der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung betrug Ende 1920 21,747,570 Fr. Nun wissen Sie, dass ein Teil der Obligationen der Lötschbergbahn durch den Staat Bern garantiert ist. Für diese staatsgarantierten Obligationen musste der Zins bezahlt werden und zwar an Stelle der Lötschbergbahn durch den Kanton Bern. Das erhöhte natürlich den Passivsaldo, weil dadurch Forderungen des Staates an die Bahn entstanden. Der Passivsaldo setzt sich also zusammen aus den nicht eingelösten Coupons der nicht staatsgarantierten Obligationen und anderseits aus der Forderung des Kantons Bern an die Lötschbergbahn infolge der Zahlung der Zinsen an die staatsgarantierten Obligationen.

Es ist selbstverständlich, dass die Verwaltung der Lötschbergbahn und auch die bernischen Behörden dieser Sachlage nicht tatenlos zuschauen konnten. Sie haben aus der bisherigen Entwicklung gesehen, in welchem Masse der Kanton Bern direkt oder indirekt an dieser Lötschbergbahn beteiligt ist. Unter solchen Umständen konnte der Staat dieses Unternehmen auf keinen Fall steuerlos auf diesem Meer der finanziellen Schwierigkeiten umherirren lassen, sondern es war die Pflicht sowohl der Bahnorgane als auch der Regierung, zu untersuchen, in welcher Weise die Lötschbergbahn saniert werden könne. Wenn es in der Presse heisst, die ganze Sanierungsaktion sei auf französischen Druck hin erfolgt, so ist das unrichtig; von jener Seite ist gar kein Druck erfolgt. Aber von bernischer Seite hatte eine lebhafte Tätigkeit eingesetzt, ausgehend von der Erkenntnis, dass es sich um eine Schicksalsfrage für den Kanton Bern handelt und dass man die Sache keineswegs dem Zufall überlassen könne, sondern dass die Behörden verpflichtet seien, alles zu tun, um eine Sanierung der Lötschbergbahn herbeizuführen.

Die Sanierungsversuche und -projekte gehen schon ins Jahr 1919 zurück. Ich will sie nicht alle erwähnen, sondern nur sagen, dass man schliesslich auf den Gedanken kam, es sei die Valuta zugunsten dieser Sanierung fruchtbar zu machen. Da waren allerdings Besprechungen mit den französischen Interessenten notwendig; allein diese Besprechungen sind auf bernische Initiative zurückzuführen und wickelten sich von Anfang an in aller Freundschaft ab, ohne dass von dieser oder jener Seite ein Druck ausgeübt worden wäre. Alle lebten in der Erkenntnis, dass eine Sanierung der Lötschbergbahn im allseitigen Interesse liege. Als Grundlage wurden die Valutaverhältnisse genommen. Man trat in Verbindung mit dem Bund und wünschte, weil der Kanton Bern die nötigen Mittel nicht zur Verfügung hatte, dass der Bund dem Kanton oder der Kantonalbank ein Darlehen machen möchte zum Zwecke, die in Frankreich liegenden Obligationen der Lötschbergbahn zum damaligen Kurs zurückzukaufen. Der Bund sagte, ein solches Darlehen könne er nicht machen, sondern er würde das Geschäft selber leiten. Es wurde nicht gesagt, aus welchem Grunde, und wir haben dem hier auch nicht weiter nachzuforschen, sondern nur festzustellen, dass der Bund das Geschäft auf seine Rechnung führen, aber durch die bernischen Organe, namentlich durch die Kantonalbank besorgen lassen wollte; gleichzeitig aber erklärte er, aus dem Geschäft keinen Gewinn ziehen zu wollen. Allerdings bestand in erster Linie die Meinung, dass aus den Zinsrückständen, die mit den Obligationen zurückgekauft werden konnten ohne besondere Vergütung, dem Bund kein Profit erwachsen sollte. Als man aber die Sache genau prüfte, zeigte sich, dass es besser war, die ganze Nachlassaktion auf einen etwas andern Boden zu stellen, als es ursprünglich gemeint war. Das ursprüngliche Projekt gipfelte hauptsächlich darin, dass einerseits auf den Stammaktien, die hauptsächlich der Kanton Bern besitzt, 80 % abgeschrieben werden sollten und auf den Prioritätsaktien 20 oder 30 % und dass die sämtlichen rückständigen Zinse hätten gestrichen werden sollen. Auf diese Weise hätte die Säuberung der Bilanz durchgeführt werden sollen. Es ergaben sich aber verschiedene Schwierigkeiten, auf die bernischerseits aufmerksam gemacht wurde. Einmal musste man sich sagen, dass mit der starken Reduktion des Stammaktienkapitals der Kanton Bern in eine schiefe Lage gekommen wäre. Er besitzt gegenwärtig mit seinen Stammaktien die Mehrheit in den Generalversammlungen. Mit der Reduktion der Stammaktien um 80 % wäre auch diese Mehrheit verloren gegangen; das konnte man offenbar nicht geschehen lassen. Man sagte sich also, das Problem müsse auf eine andere Art gelöst werden. Im weitern war zu sagen, dass die Streichung der Zinse speziell vom bernischen Standpunkt aus nicht befriedigen konnte, weil die Kantonalbank für ihre Obligationen, soweit sie nicht staatsgarantiert sind, rückständige Zinsen zu verlangen hat und ihr somit ein ziemlicher Schaden erwachsen wäre. Deshalb kam man auf die Idee, gemäss Vereinbarung, die im Frühling 1921 in Paris getroffen wurde und nach welcher der sämtliche Gewinn aus der Transaktion dienen sollte «pour diminuer les charges obligatoires de la Compagnie de la B. L. S.», dass zu diesem Gewinn auch der Kapitalgewinn der ganzen Transaktion gehöre. Deshalb erklärte man, nachdem der Bund den Standpunkt eingenommen hatte, er wolle aus der Sache keinen Nutzen für sich ziehen, dass selbstverständlich der Gewinn der B. L. S. zugute kommen solle. Das führte nach oberflächlicher Berechnung dazu, dass die Bilanz um Obligationen im Betrage von rund 20 Millionen Franken entlastet werden könnte und dass man ferner um die heikle Stimmrechtsfrage herumkommt, indem nur noch eine Reduktion des Stammaktienkapitals um 50 % notwendig ist, und dass endlich die Gefahr für die Kantonalbank, einen Betrag ausstehender Zinsen abschreiben zu müssen, nicht mehr besteht. Deshalb konzentrierten wir uns mit aller Kraft und Energie auf diese Lösung, und schliesslich gelang es auch, sie herbeizuführen. Der Bund bestätigte: «Wir haben immer den Standpunkt eingenommen, dass wir an diesem Geschäft eigentlich nichts profitieren wollen, und nachdem man all diese Faktoren prüfte, muss man sagen, dass dies allseitig als die beste Lösung betrachtet werden muss.»

Es mussten präparatorisch noch zwei oder drei andere Fragen gelöst werden. Die französischen Behörden hatten auf den Titeln, die in Frankreich sich befanden, Fiskalgebühren zu verlangen. Man war sofort einig, dass dieselben zum Rückkaufspreis gehören sollten, dass also der Bund beim Rückkauf diese Berichtigung vornahm, weil sonst die Obligationen nicht aus Frankreich hätten ausgeführt werden können. Im weitern hat die Bahn bei der «Entreprise générale des Travaux du Chemin de fer des Alpes bernoises» noch eine Restanzschuld von 4,8 Millionen, dazu die Zinse von 1917 an. Es ist nun gelungen, mit dieser «Entreprise générale» einen Vergleich abzuschliessen, wonach die Schuld mit 2,5 Millionen Franken Schweizerwährung getilgt wird. Diese 2,5 Millionen sollen auch in die Transaktion hineingenommen werden, indem der Bund um diesen Betrag mehr von den zurückgekauften Obligationen behalten soll. Endlich besteht eine Forderung an ausstehenden Zinsen von einer Million, die der Hülfskasse der S.B.B. zugewiesen war. Man sagte sich, dass die Hülfskasse dieses Betrages nicht verlustig gehen sollte; so wurde abgemacht, dass der Bund dieser Hülfskasse eine Million bezahlt und als Gegenwert von den zurückgekauften Obligationen behält. Das sind die verschiedenen Nebenpunkte, die noch eine Rolle gespielt haben.

Was die Hauptabmachungen anbelangt, so ist nach vielen Verhandlungen am 3. Juni dieses Jahres eine Konferenz zustandegekommen. Da einigte man sich, dass der Valutagewinn aus den zurückgekauften Obligationen der B. L. S. zugute kommen soll; dass ferner die soeben erwähnten drei Punkte vom Bund übernommen werden, der dafür eine entsprechende Anzahl Obligationen zurückbehält; ferner, dass für die ausstehenden Zinse neues Prioritätsaktienkapital ersten Ranges geschaffen werden soll, das vor die bisherigen Prioritätsaktien eingeschoben wird. Das war in grossen Zügen die Grundlage, und gestützt hierauf wurde die bernische Delegation ermächtigt, nach Paris zu reisen und mit den dortigen Gruppen zu verhandeln. Die Delegation bestand aus den Herren Merz, Direktor Kunz und dem Sprechenden. In achttägigen Verhandlungen gelang es in Paris, die Angelegenheit so zu lösen, wie man sie gewünscht und sich als die richtige vorgestellt hatte. Es war zu verhandeln mit dem «Crédit Français», mit der «Société Centrale des Banques de Province», mit der «Compagnie de l'Est» und mit der «Entreprise Générale». Die Aufgabe war also, zu sehen, wie man mit diesen verschiedenen Interessenten zu einer Lösung kommen könnte. Speziell wurde von den französischen Interessenten verlangt — und auf dieses Begehren konnten wir durchaus eingehen —, dass die Forderung des Kantons Bern von ungefähr 13 Millionen in der Weise abgefunden werden solle, dass der Kanton von den Obligationen erhalte, die vom Bund zurückgekauft werden. Später fanden weitere Verhandlungen statt über die Form und die Redaktion des Vertrages, und am 18. November 1921 gelang es, die Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Bern und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft betreffend die von der Schweizerischen Eidgenossenschaft aus französischem Besitz angekauften Obligationen der genannten Bahngesellschaft zustande zu bringen. Wir mussten das tun, weil dieser Vertrag die Grundlage der ganzen Sanierung ist. Erst nachdem dieser Vertrag vorlag, konnte das ganze Sanierungsprojekt in der definitiven Gestalt, wie es heute vorliegt, aufgebaut werden. Ich will Ihnen von diesem Vertrag Kenntnis geben; er liegt im Original hier auf. Der Eingang lautet:

«Auf eine von der Regierung des Kantons Bern unterstützte Anregung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, den derzeitigen Tiefstand der französischen Valuta zum Ankauf von ihren in französischen Händen liegenden Obligationen zu benützen, hat die Schweizerische Eidgenossenschaft Obligationen dieser Gesellschaft aus französischem Besitz angekauft und darüber hierauf mit den vertragschliessenden Teilen, in der Voraussetzung, dass es in Verbindung damit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft gelingen werde, die Gesundung ihres Finanzhaushaltes herbeizuführen, was folgt vereinbart:»

Sie sehen aus diesem Eingang, wie übrigens auch aus dem Eingang in den französischen Verträgen, dass die Initiative dazu von bernischer Seite ausgegangen ist, und nicht vom Ausland.

«Art. 1. Die Schweizerische Eidgenossenschaft erklärt ihr Einverständnis, von den Obligationen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, welche sie zu dem eingangs erwähnten Zwecke aus französischem Besitz erworben hat und bis zum Abschluss des in Art. 7 hiernach vorgesehenen Nachlassvertrages allfällig weiter erwerben wird, eine dem bezahlten Kaufpreis samt Zinsen zu 6 % und Kosten entsprechende Stückzahl I. Hypothek Frutigen-Brig und Münster-Lengnau zum Nominalwert von 500 Fr. nach ihrer freien Auswahl an Zahlungsstatt zu nehmen und den unter Berücksichtigung von Art. 2 und 3 hiernach verbleibenden Rest der zurückgekauften Titel nach Durchführung des Sanierungsverfahrens als getilgt im Eisenbahnpfandbuch löschen zu lassen. Die daraus entstehenden Pfandbuchgebühren fallen zu Lasten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft.»

Nun hat der Bund bisher von diesen Titeln rund 91,800 Stück gekauft, und zwar zum Preise von 500 französischen Franken, in welchem Kaufpreis die ausstehenden Coupons ohne besondere Entschädigung inbegriffen sind. Ganz haarscharf kann man die Zahl nicht angeben, weil alle diejenigen Obligationen in diesen Vertrag fallen, die der Bund zurückkauft, bis der Nachlassvertrag abgeschlossen wird; es finden immer noch Käufe statt. Diese Obligationen sollen nun also dem Bund zukommen, soweit sie nötig sind, um ihn zu decken für die Spesenauslagen, die er hatte; ferner als Folge der vorhin erwähnten Punkte: Abfindung des französischen Fiskus für die Fiskalgebühren, Bezahlung der restanzlichen $2^1/_2$ Millionen an die «Entreprise Générale» und einer Million an die Bundesbahnen. Es wird so herauskommen, dass der Bund für rund 25 Millionen von diesen Obligationen zurückbehält, während die andern zu weitern Zwecken dienen werden; im weitern wurde noch vereinbart, dass diejenigen Obligationen, die der Bund nicht zurückbehält und die nicht zu andern Zwecken, namentlich als Abfindung für den Kanton Bern, dienen, zerstört werden sollen. Der Zins von 6 % bezieht sich auf die Zeit vom Rückkauf weg, bis die Transaktion in Kraft treten wird. Von da an sollen die Obligationen, die der Bund behält und die etwa 25 Millionen betragen werden, zu 5 % verzinst werden. Das ist gesagt im folgenden Absatz des Art. 1, der heisst:

«Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die von der Schweizerischen Eidgenossenschaft

übernommenen Obligationen vom 1. November 1921 hinweg mit 5 % per Jahr zu verzinsen und den Zins an den in den Titeln festgesetzten Terminen pünktlich zu entrichten. Für die I. Hypothek Münster-Lengnau ist der Zins vom 1. November 1921 bis zum ersten Zinstermin — 1. März 1922 — pro rata temporis zu berechnen und am Verfalltage zu begleichen».

Sie sehen also, dass der Zinsfuss für die Obligationen, die der Bund behält, 5 % beträgt, und zwar von demjenigen Datum an, wo die Berner Alpenbahn im Falle der Sanierung den Zinsendienst wieder aufzunehmen hat. Zu bemerken ist, dass die vom Bund zurückgekauften Obligationen bisher zu 4 % zu verzinsen waren. Ein weiteres Prozent wird nun noch eingeräumt, weil der Bund für sein Geld auch mehr als 4 % rechnen muss, so dass dieser durchschnittliche Ansatz nichts als recht und billig ist. Gegenwärtig ist der Zinsfuss höher; es ist zu erwarten, dass er später wieder niedriger sein wird; daher dieser durchschnittliche Ansatz. Man muss schon jetzt darauf aufmerksam machen, dass für die B. L. S. durch die ganze Transaktion eine grosse Zinsenentlastung eintritt, indem der Zinsendienst für den Rest der Obligationen in Wegfall kommt. Der Art. 1 schliesst dann:

«Für die von der Schweizerischen Eidgenossenschaft übernommenen Obligationen wird das bestehende Pfandrecht auf die Zinsdifferenz von 1 %, also auf 5 %, ausgedehnt. Die Bahngesellschaft erklärt ihre Zustimmung, dass diese erweiterte Pfandberechtigung im Eisenbahnpfandbuch eingetragen und auf den Titeln vermerkt wird.»

Das weitere Prozent für die restanzlichen Titel, das sich aus der Erhöhung auf 5 % ergibt, ist also für pfandversichert zu erklären. Der Bund hat das verlangt, weil man nicht auf demselben Titel 4 % pfandversichert und ein weiteres Prozent dann nicht pfandversichert haben kann.

«Art. 2. Gemäss der in Abschrift beiliegenden Konvention vom 11. Januar 1917 ist das Restguthaben der «Entreprise générale des Travaux du Chemin de fer des Alpes bernoises» (Berne-Lötschberg-Simplon) Allard, Chagnaud, Couvreux, Dollfus, Prud'homme et Wiriod, Société en nom collectif, ayant son siège à Berne, aus dem Bau der Berner Alpenbahn-Gesellschaft auf 4,842,672 Fr. 20 festgesetzt worden. Für den Fall des Zustandekommens eines Nachlassvertrages ist diese Forderung auf 2,5 Millionen Franken (Schweizerwährung) festgesetzt worden, welche Summe bar zu bezahlen ist. Die Schweizerische Eidgenossenschaft erklärt ihre Bereitwilligkeit, der Berner Alpenbahn-Gesellschaft bei Inkrafttreten dieser Vereinbarung die zur Begleichung dieser Forderung notwendige Summe im Höchstbetrage von 2,500,000 Fr. (Schweizerwährung), plus 6 % Zins ab 15. Oktober 1921, zur Verfügung zu stellen und dafür im Sinne von Art. 1 hievor eine entsprechende Anzahl der von ihr angekauften Obligationen zu übernehmen. Ferner übernimmt die Schweizerische Eidgenossenschaft in gleicher Weise die Abfindung der Schweizerischen Bundesbahnen für die rückständigen Zinsen der im Besitze der S. B. B. sich befindlichen Obligationen I. Hypothek Scherzligen-Bönigen und behält zur Dekkung ihrer bezüglichen Aufwendungen die entsprechende Anzahl der von ihr angekauften Obligationen I. Hypothek Frutigen-Brig und Münster-Lengnau. Die eingelösten Coupons sind der Berner Alpenbahn-Gesellschaft zuzustellen.»

Weil also die Berner Alpenbahn die Mittel nicht hat, um diese Gläubiger abzufinden, besorgt es der Bund, der aber gedeckt wird dadurch, dass er für diese Beträge von den zurückgekauften Titeln mehr zurückbehält, als der blosse Rückkaufspreis der Titel gewesen wäre; er behält zurück, was nötig ist, um für seine Auslagen gedeckt zu sein.

Bei Art. 3 sehen wir, wie der Kanton Bern für die Vorschüsse aus der Zinsengarantie behandelt werden soll. Die Herren haben gehört, dass der Kanton auf 30. Juni dieses Jahres 13,314,565 Fr. 17 zu fordern hat. Der Kanton hat nun das Recht, diese Kapitalbeträge und Zinse zu 4 % zurückzufordern, so bald die Betriebsergebnisse der B. L. S. dies erlauben. Die B. L. S. wird für den ganzen Zinsendienst, wenn wir diese 13 Millionen in Abzug bringen, Betriebsüberschüsse zwischen 4 und 5 Millionen nötig haben. So ist vorauszusehen, dass in absehbarer Zeit eine Verzinsung dieser 13 Millionen nicht wird stattfinden können. Für diese 13 Millionen haben wir keine besondere Deckung. Ich glaube zwar, dass wir das Pfandrecht dafür beanspruchen könnten; allein, wenn man das versuchen wollte, könnte vielleicht eine Diskussion rechtlicher Natur darüber entstehen. Es ist nun abgemacht worden, dass dem Kanton Bern für die 13 Millionen ebenfalls von den vom Bund zurückgekauften Titeln, die der Bund nicht für sich beansprucht, also gewissermassen von dem Valutagewinn zur Verfügung gestellt werden sollen. Das hat zur Folge, dass der Kanton Bern für den Vorschuss Pfandberechtigung bekommt, also Obligationen II. Ranges erhält. Es bedeutet das eine Konsolidation der Vorschüsse, die unbedingt begrüsst werden muss. Nun hat aber der Bund verlangt, nur Obligationen I. Ranges auszulesen, um sich zu decken, und er verlangte, was ja begreiflich ist, so viel als möglich von den vom Staat Bern garantierten Titeln. Es ist daran zu erinnern, dass der Bund Titel von allen Sorten kaufte, darunter für 12,376,500 Fr. staatsgarantierte. Diese Titel könnte der Bund also behalten, wenn er sie wollte. Es sind aber solche II. Ranges; der Bund sagte aber, er wolle lieber nur Titel I. Ranges; umgekehrt will er aber natürlich auf die Staatsgarantie des Kantons Bern nicht verzichten. Nun sind wir einig geworden, dass von den staatsgarantierten Titeln II. Ranges, die der Bund hat, die Staatsgarantie losgelöst und auf einen genau gleichen Betrag nicht staatsgarantierter Titel I. Ranges übertragen wird. Es findet also eine Verschiebung der Staatsgarantie des Kantons Bern statt; für die gleiche Anzahl Titel II. Ranges wird dann die Staatsgarantie gelöscht. Diese Verschiebung ist nur formell; materiell tritt da gar keine Aenderung ein. Der Kanton Bern braucht darüber durchaus nicht traurig zu sein, weil es immerhin besser ist, auf einem Titel I. Ranges Bürge zu sein, als auf einem solchen II. Ranges. Nicht der Kanton Bern hat das verlangt, sondern der Bund; der Kanton hat aber keinen Grund, sich dem zu widersetzen. Nachher werden dem Kanton Bern diese Titel II. Ranges, die der Staatsgarantie entkleidet sind, vom Bund übergeben zur Deckung seiner Forderung von 13,314,565 Fr. 17. Diese Titel machen aber nur 12,376,500 Fr. aus. Als Deckung für den Rest von 938,000 Fr. bekommt der Kanton Bern Obligationen

I. Ranges. Diese Transaktion bringt für den Staat Bern gar nichts Erschwerendes, sondern muss als eine günstige bezeichnet werden. Sie ist im Art. 3 des Vertrages enthalten, der lautet:

«Art. 3. Der Kanton Bern übernimmt an Zahlungsstatt für die Rechnung seiner gegenwärtigen Forderung aus der Zinsengarantie, betragend per 30. Juni 1921 13,314,565 Fr. 17, in erster Linie die zurückgekauften 24,753 Obligationen II. Hypothek Frutigen-Brig im Kapitalbetrage von 12,376,500 Fr. und für 938,000 Fr. Obligationen I. Hypothek, die von der Schweizerischen Eidgenossenschaft nicht beansprucht werden und nicht zur Löschung gelangen. Für diese Obligationen bleibt die titelsgemässe Verzinsung von 4 % unverändert fortbestehen. Der Kanton Bern überträgt für die von ihm an Zahlungsstatt übernommenen Obligationen II. Hypothek Frutigen-Brig im Kapitalbetrage von 12,376,500 Fr. die darauf bestehende Garantie des Staates für eine Verzinsung von 4 % auf einen gleich grossen Kapitalbetrag von im Besitz der Schweizerischen Eidgenossenschaft verbleibenden Obligationen I. Hypothek Frutigen-Brig.»

Weiter folgt der Punkt, den ich bereits berührt habe. Wie sollen die uneingelösten Coupons behandelt werden? Dafür soll das neue Aktienkapital geschaffen werden. Der Bund wird von diesen neuen Aktien einen Betrag von ungefähr 6 1/2 Millionen Franken bekommen. Wenn da und dort in der Presse behauptet wird, der Kanton Bern mache auf dem Rücken des Bundes ein grosses Geschäft, so ist das nicht richtig. Niemand macht dabei ein Geschäft; die Angelegenheit wird im allseitigen Interesse gelöst. Jedenfalls ist aber festzustellen, dass der Bund für diese Rückstände, die die Bahn nicht einlösen könnte, wenn sie in Konkurs kommt, 6 1/2 Millionen Franken in neuen Prioritätsaktien I. Ranges erhält. Es ist das, abgesehen vom Titel selbst, für den Bund von Nutzen, indem er dadurch einen Einfluss auf die Gesellschaft gewinnt. Das steht in Art. 4, der lautet:

«Art. 4. Die auf den sämtlichen zurückgekauften Obligationen vor dem 1. Juli 1921 verfallenen aber nicht bezahlten Coupons verbleiben Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft und sollen gemäss den Bestimmungen des Nachlassvertrages der Berner Alpenbahn-Gesellschaft durch Aushändigung voll liberierter Prioritätsaktien I. Ranges von 500 Fr. für je fünf Obligationen getilgt werden.»

«Art. 5. Die Schweizerische Eidgenossenschaft sowohl als der Kanton Bern erteilen für die von ihnen übernommenen Obligationen ihre Zustimmung dazu, dass die Anleihensdauer für die Titel I. Hypothek um je 5 Jahre und für jene II. Hypothek um je 10 Jahre hinausgeschoben wird und die vorgesehenen Auslosungen für solange ausgesetzt bleiben. Die bereits ausgelosten Obligationen sind nach Ablauf von 5 bezw. 10 Jahren, d. h. auf den zweiten Zinstermin der Jahre 1926 bezw. 1931, zurückzubezahlen und inzwischen gemäss dieser Vereinbarung zu verzinsen.»

Das will gar nichts anderes sagen, als dass die Rückzahlung der fälligen Titel der B. L. S. hinausgeschoben wird, in der Meinung, dass sich die Krisis noch weiter hinauszieht. Hätten wir diesen Artikel nicht in der Vereinbarung, so müsste sich der Rat schon bald wieder mit der Sanierung der B.L.S. befassen.

Art. 6 enthält die Grundzüge des Sanierungsprojektes. Darauf werde ich nachher dann zurückkommen.

Art. 7 sagt: «Die Schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, für die in ihrem Besitze befindlichen Obligationen dem von der Berner Alpenbahn-Gesellschaft mit ihren Gläubigern abzuschliessenden Nachlassvertrag zuzustimmen, sofern derselbe für den Bund keine ungünstigere Lage schafft, als sie sich aus dieser Vereinbarung ergibt.»

Der Bund verpflichtet sich also für die Titel, die er besitzt, dem Nachlassvertrage zuzustimmen, will aber immerhin nicht schwerere Bedingungen annehmen, als sie aus dieser Vereinbarung vom 18. November hervorgehen. Es ist dies auch der Grund, warum wir im Beschlussesentwurf sagen: «allfälligen vom Schweizerischen Bundesgerichte in einem gerichtlichen Nachlassverfahren verlangten, von den Vorschlägen der B. L. S. abweichenden, Abänderungen im Sanierungsprojekte der B. L. S. zuzustimmen.» Wir können natürlich nicht Bedingungen akzeptieren, die nachher zur Folge hätten, dass der Bund von der Vereinbarung vom 18. November zurücktreten würde.

«Art. 8. Diese Vereinbarung tritt in Kraft, sobald die in Art. 7 vorgesehene Sanierung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft auf dem Wege eines bestätigten gerichtlichen oder aussergerichtlichen Nachlassvertrages zustande gekommen ist. Kommt ein solcher nicht zustande oder steht er im Falle des Zustandekommens mit der in Art. 7 enthaltenen Voraussetzung im Widerspruch, so fällt die gegenwärtige Vereinbarung dahin.»

Ich glaube, dazu ist weiter nichts zu bemerken.

«Art. 9. Mit dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung verzichten die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft und der Kanton Bern auf die Stellung eines Nachsubventionsbegehrens. Das bereits anhängig gemachte Begehren wird zurückgezogen.»

Mit Rücksicht auf verschiedene Bauarbeiten auf der Südrampe, von denen man glaubte, sie müssen gemacht werden oder die seither ausgeführt wurden und für die man sich zu einem solchen Begehren berechtigt glaubte wegen der Lasten, die der Bund hinsichtlich der Doppelspur auferlegt, stellte der Kanton Bern seinerzeit für die B. L. S. ein Nachsubventionsgesuch im Betrage von 8 Millionen. Der Bund sagt nun, nachdem er durch diese Transaktion zur Sanierung der Bahn beitrage, könne er dieses Nachsubventionsbegehren nicht noch fortbestehen lassen. Ferner hat die Situation insofern geändert, als durch eingehende Expertisen sich herausstellte, dass der grosse Tunnel von 8 Kilometer Länge im ungefähren Kostenbetrag von 15 Millionen, den man vorerst für notwendig hielt, nicht gebaut zu werden braucht. Die Prüfung durch die technischen Organe der B. L. S. führte dazu, ein Sicherungsprogramm für die Südseite aufzustellen, das dem Eisenbahndepartement eingereicht wurde. Dieses hat das Programm genau geprüft und genehmigt. Es wird das einen Kostenaufwand von ungefähr 600,000 Fr. erfordern, die sich aber auf eine lange Reihe von Jahren verteilen und aus den Betriebsergebnissen bestritten werden können. Dasselbe gilt für den Münster-Grenchen-Tunnel, wo ebenfalls Arbeiten auszuführen sein werden, die aber nach und nach aus den Betriebsergebnissen zu bestreiten sind und für die noch ein Beitrag aus dem Kredit für die Arbeitslosenfürsorge erhältlich sein sollte. Die grossen Sicherungsbauten auf der Südseite der Lötschberglinie sind aber, wie schon bemerkt, zum Teil überflüssig und sind zum Teil auch schon ge-

macht. Wenn Sie dort durchfahren, werden Sie die neuerstellten Galerien bemerken können. So kam man dazu, das Subventionsbegehren zurückzuziehen und diesen Art. 9 aufzustellen.

Das sind die Grundlagen der Sanierung. Nun noch kurz einiges über die Sanierungsmassnahmen selber. Da ist zu sagen, dass, wenn wir die Sanierung herbeiführen wollen, Abschreibungen notwendig sind im Betrage von 33,974,896 Fr. 65, und zwar ist es nötig, den Passivsaldo der Bilanz auf 31. Dezember 1921 mit 21,747,570 Fr. 90 zu tilgen. Ferner muss abgeschrieben werden der Posten zu tilgende Verwendungen mit 12,227,325 Fr. 75, weil nicht einzusehen ist, wie man diesen Posten sonst später aus der Bilanz herausbringen kann. Wie bringen wir nun diese beiden Posten aus der Bilanz heraus, was steht uns zu diesem Zwecke zur Verfügung? Das wird nun eben in jenem Art. 6, den ich vorhin weggelassen habe, gesagt. Einmal stehen aus der ganzen Transaktion des Obligationenrückkaufes 18 $^1/_2$ Millionen zur Verfügung. Es ist dies der Valutagewinn. Ferner wurde sowohl mit dem Bund als mit den verschiedenen Gruppen in Paris vereinbart, dass beim Prioritätsaktienkapital eine Abschreibung von 38,320,000 Fr. auf 30,656,000 Fr. stattfinden soll, indem jede Aktie von 500 Fr. auf 400 Fr. herabgesetzt wird. Sodann findet eine Abschreibung des Stammaktienkapitals von 27,280,000 Fr. auf 13,640,000 Fr. statt durch Abstempelung des Nominalwertes jeder Aktie von 500 Fr. auf 250 Fr. Durch diese Abschreibungen gewinnen wir 21,304,000 Fr., wozu noch die vorhin genannten 18 $^1/_2$ Millionen kommen, so dass rund 40 Millionen auf diese Weise aus der Bilanz beseitigt werden können. Sie sehen, dass wir damit nicht nur die Unterbilanz und die zu tilgenden Verwendungen von zusammen 33,974,896 Fr. 65 beseitigen können, sondern dass noch ein gewisser Reservefonds von ungefähr 6 Millionen übrig bleibt.

Im übrigen ist, wie schon vorhin erwähnt, der Grundsatz aufgestellt, dass die Obligationeninhaber sich zu verpflichten haben, ihr Einverständnis zu geben, dass die ausgelosten Obligationen noch nicht zurückbezahlt werden, sondern erst nach 10 Jahren; dass ferner die Inhaber von Obligationen sämtlicher Hypotheken nicht auf die fünf verfallenen Jahreszinse Anspruch machen, sondern ihr Einverständnis erklären, Prioritätsaktien I. Ranges anzunehmen, wozu das neue Prioritätsaktienkapital I. Ranges von ungefähr 17 $^1/_2$ Millionen geschaffen und hineingeschoben werden muss. Das trifft den Bund, den Kanton Bern, die Kantonalbank von Bern und die andern Obligationeninhaber. Diese haben sich ferner zu verpflichten, auf einen Jahreszins zu verzichten. Das ist ein zweiter Grundsatz bei dieser Sanierung. Es heisst darüber in der Vereinbarung:

«2. Die Inhaber von Obligationen sämtlicher Hypotheken, mit Ausnahme der II. Hypothek Frutigen-Brig, übernehmen als Zahlung für die vor dem 1. Juli 1921 verfallenen aber nicht bezahlten Coupons eine Prioritätsaktie I. Ranges von 500 Fr. für je fünf Obligationen.

Diese Prioritätsaktien geniessen ein Vorrecht an den Aktiven der Gesellschaft bis zur vollen Deckung und das Recht auf eine Dividende von 4 % im Vorrang gegenüber den jetzigen Prioritätsaktien. Weitergehende Ansprüche am Reingewinn und Vermögen sind ausgeschlossen. Diesen neu auszugebenden Prioritätsaktien I. Ranges darf ohne Zustimmung der Mehrheit des Aktienkapitals dieser Gruppe kein weiteres Aktienkapital vorangestellt werden. Diese Mehrheit muss mindestens $^2/_3$ der vertretenen Aktien umfassen. Für einen Obligationenbesitz von weniger als fünf Stück werden für die fünf pfandversicherten Jahreszinse Genusscheine ausgestellt, die hinsichtlich Anteil am Reingewinn und Vermögen der Gesellschaft die gleichen Rechte geniessen, wie die neuen Prioritätsaktien I. Ranges, denen aber ein Stimmrecht nicht zukommt.»

Das musste man tun im Interesse der kleinen Aktienbesitzer, weil man nicht zweierlei Aktien machen konnte. Die Prioritätsaktien haben ein Recht auf 4 % Zins und ein Recht auf Deckung in der Liquidation, aber weitere Rechte stehen ihnen nicht zu. Dann kommen die Bestimmungen über die Abschreibungen an den alten Prioritätsaktien und den Stammaktien, von denen ich Ihnen vorhin sprach. Sie lauten:

«3. Auf dem gegenwärtig bestehenden Aktienkapital werden folgende Abschreibungen vorgenommen: a) Das Prioritätsaktienkapital wird abgeschrieben von 38,320,000 Fr. auf 30,656,000 Fr. durch Abstempelung des Nominalwertes jeder Aktie von 500 Fr. auf 400 Fr. b) Das Stammaktienkapital wird abgeschrieben von 27,280,000 Fr. auf 13,640,000 Fr. durch Abstempelung des Nominalwertes jeder Aktie von 500 Fr. auf 250 Fr. Diese Abschreibungen auf dem Aktienkapital erfolgen unter der ausdrücklichen Bedingung, dass dadurch das Stimmrecht der Aktionäre, wie es bisher bestanden hat, in keiner Weise beeinträchtigt wird, d. h. dass sowohl jede Prioritätsaktie I. Ranges als auch jede der bisher bestehenden Prioritäts- und Stammaktien zur Abgabe einer Stimme an der Generalversammlung berechtigt.»

Die Delegierten des Kantons Bern verlangten in Paris diese Bestimmung ausdrücklich, indem sie von grösster Wichtigkeit ist. Hätten wir das nicht verlangt, so wäre die Situation entstanden, dass der Kanton Bern, der hauptsächlich die Stammaktien besitzt und darauf 50 % abschreiben muss, die Mehrheit in der Gesellschaft verloren hätte und dass überhaupt die schweizerische Mehrheit verloren gegangen wäre. Das wäre eine sonderbare Lage gewesen, wenn wir, nachdem der Bund die Obligationen zurückgekauft hatte und also viel mehr schweizerisches Geld beteiligt ist als vorher, im Stimmrecht verkürzt worden wären und dafür die Prioritätsaktien in Frankreich die Mehrheit gehabt hätten.

Endlich ist noch zu sagen, dass mit Bezug auf die Verteilung des Reingewinnes, wenn ein solcher herausschaut, folgende Ordnung getroffen wurde: «In Abänderung der bezüglichen Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten (Art. 37) wird der zur Verfügung der Aktionäre stehende Reingewinn in der Rangordnung verteilt, dass erhalten: a) Vorab die Prioritätsaktien I. Ranges» (das sind also die neuen Aktien, die der Bund, der Kanton, die Kantonalbank und die andern Obligationäre erhalten) «eine Dividende bis zu 4 %. b) Hierauf die Prioritätsaktien II. Ranges» (das sind die bisherigen) «eine Dividende bis zu 4 $^1/_2$ %, berechnet auf dem reduzierten Nominalwert der Aktien. c) Sodann die Stammaktien eine Dividende bis zu 4 % berechnet auf dem reduzierten Nominalwert der Aktien. d) Die Prioritätsaktien II. Ranges» (das sind diejenigen, die jetzt um 20 % abgeschrieben wer-

den) «eine Ergänzung ihrer Dividende bis auf 22 Fr. 50 per Aktie, gleich $4^1/_2$ % auf dem ursprünglichen Nominalwert. e) Ein allfälliger Rest wird gleichmässig unter die Prioritätsaktien II. Ranges und die Stammaktien verteilt.»

Sie sehen also, dass die bisherigen Prioritätsaktien $^1/_2$ % mehr bekommen sollen, als die Stammaktien, bevor der Rest verteilt wird. Das wurde speziell von den Pariser Gruppen verlangt, und wir hatten keinen Grund, zu opponieren. Ich glaube, wenn die übrigbleibenden Stammaktien 4 % Zins abwerfen, wollen wir dann zufrieden sein; wahrscheinlich wird das keiner von uns hier im Saale erleben, so dass also diese Bestimmung ziemlich platonischer Natur ist. Aber es wurde von französischer Seite grosses Gewicht darauf gelegt und wir wollten die Sache nicht daran scheitern lassen; wir glaubten, diese Bedingung ganz gut eingehen zu dürfen.

Das sind die wesentlichsten Züge des Inhalts dieses Nachlassvertrages. Sie sehen, dass die Bilanz gesäubert werden kann und noch eine gewisse Reserve übrigbleibt. Nun fragt es sich: Welche Wirkung hat die ganze Geschichte für den Staat Bern? In erster Linie, was die Staatskasse anbelangt, ist zu sagen, dass die Abschreibungen stattfinden müssen. Der Kanton Bern besitzt bekanntlich Stammaktien für $17^1/_2$ Millionen und muss davon nun 8,750,000 Fr. abschreiben. Es ist schmerzlich, dass man nun weiss, dass die Hälfte dieser Stammaktien als verloren zu betrachten sind. Wir haben aber für diese Abschreibung vorgesorgt durch den Eisenbahnamortisationsfonds, der bekanntlich etwas über 22 Millionen beträgt. Die Operation wird nun in der Weise vorgenommen, dass auf der einen Seite diese $8^1/_2$ Millionen abgeschrieben werden und sich auf der andern Seite der Eisenbahnamortisationsfonds um diesen Betrag verringert. Die Abschreibung wird also auf die Aufstellung des Staatsvermögens keinen Einfluss haben. Durch die Schaffung des Eisenbahnamortisationsfonds haben wir eben gerade für diese Verluste, die man kommen sah, vorgesorgt. Was die Prioritätsaktien anbelangt, so brauchen wir dort beim Staatsvermögen keine Abschreibung vorzunehmen, indem die abzuschreibenden 20 %, und zwar diejenigen, die von der Beteiligung an der Spiez-Frutigen-Bahn herrühren und unter den Eisenbahnkapitalien stehen, ebenfalls ohne weiteres durch den Eisenbahnamortisationsfonds erledigt werden können. Was die weitern Prioritäten anbelangt, herrührend von der Fusion mit der Thunerseebahn und der Dampfschiffunternehmung, so erinnern Sie sich, dass dieselben von jeher zu einem niedrigeren Kurs im Staatsvermögen eingestellt waren, als die nunmehrige Abschreibung ergeben wird. Nach der Abschreibung um 20 % kämen diese Aktien immer noch etwas höher zu stehen; aber es hat keinen Zweck, sie in diesem Umfang ins Staatsvermögen einzusetzen. Der Posten in der Domänenkasse war sowieso schon immer nur pro memoria erwähnt; es tritt hier also keine Aenderung ein. Und was endlich die Lötschbergstiftung anbelangt, so müssen auf diesen 5000 Fr. auch 20 % abgeschrieben werden. Bei der kürzlich erfolgten Abnahme der Staatsrechnung hat man es unterlassen, infolge der Mehrschatzungen der Staatsdomänen ziffernmässig das Staatsvermögen zu vermehren und hat dafür den Eisenbahnamortisationsfonds auf die Höhe gebracht, um in dieser Weise für die Verluste bei der Lötschbergbahn vorzusorgen. Es ist zuzugeben, dass das Staatsvermögen um so grösser wäre, wenn diese Verluste nicht eingetreten wären; aber wir können uns glücklich schätzen, dass die Verminderung nicht noch eine stärkere ist.

In formeller Beziehung nun noch ein Wort. Die ganze Operation ist durchzuführen gestützt auf Art. 36 des Eisenbahnsubventionsgesetzes. Die Herren haben dieses Gesetz selber gemacht und werden sich erinnern, dass dieser Art. 36 speziell mit Rücksicht auf die Lötschbergsanierung aufgenommen wurde. Ich erinnere an die damaligen Grossratsverhandlungen, in denen gesagt wurde, diese Sanierung, wie auch diejenige anderer Bahnen werde kommen müssen, und da sei ein Organ zu schaffen, das dann diese Sanierungsmassnahmen ausspreche. Durch Gesetz wurde dem Grossen Rat eingeräumt, alle diejenigen Massnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Sanierung durchzuführen. Das hat nun heute zu geschehen und besteht in folgendem: Zustimmung zu diesen Vorschlägen, soweit sie den Kanton Bern betreffen; Zustimmung zur Abschreibung der Stammaktien um 50 %; Zustimmung zur Abschreibung der Prioritätsaktien um 20 %; Zustimmung zum Verzicht auf einen Jahreszins der vom Kanton Bern zurückgekauften Obligationen, was etwa einen Betrag von 72,000 Fr. ausmacht — ich vergass, das vorhin zu erwähnen; es steht in Ziffer 7 des gedruckten Vortrages —; Annahme von neuen Prioritätsaktien I. Ranges für die fünf ausstehenden Jahreszinse; Zustimmung zu den notwendig werdenden Statutenänderungen, die Ihnen zur Kenntnis gebracht wurden; Zustimmung zum Inhalt des Vertrages, wie er mit dem Bund abgeschlossen wurde, und endlich im Verzicht auf das gestellte Nachsubventionsgesuch. Das ist, was vorgekehrt werden muss. Sie finden es konzentriert in unserem Beschlussesentwurf. Ich möchte noch beifügen, dass es möglich ist, dass das Bundesgericht bezüglich der Prioritätsaktien, die neu geschaffen werden, einige kleine Abweichungen verlangt, indem die Statuten vielleicht einen kleinen Zusatz erhalten, wonach der Verwaltungsrat ermächtigt wird, das neue Prioritätsaktienkapital I. Ranges etwas zu erhöhen. Das ist aber ziemlich nebensächlicher Art und kann keine grosse Rolle spielen. Ich sage es hier nur, damit es nicht etwa nachher heisst, die Sache sei nun anders gegangen, als man behauptet habe.

Das ist der Inhalt dieser etwas verwickelten Angelegenheit. Sie ist deshalb kompliziert und geht über den gewöhnlichen Nachlassvertrag hinaus, weil eigentlich nicht nur der Nachlassvertrag, sondern die ganze Transaktion mit dem Bunde zu besprechen und zu klären war, und erst der Bund ermöglichte dann den Nachlassvertrag überhaupt. Die Sache war auch kompliziert deshalb, weil dabei internationale Verhältnisse eingreifen und weil, der Grösse des Geschäftes entsprechend, eine grosse Anzahl von Interessentengruppen eine Rolle spielen, so dass es mühsam war, all das zu vereinigen und schliesslich zu einem Abschluss zu bringen.

Werfen wir einen Blick in die Zukunft, so können wir sagen, dass die Betriebsergebnisse der B.L.S. aus dem Jahre 1921 hinreichen werden, um den Zinsendienst mindestens für ein Jahr, vielleicht für anderthalb Jahre, zu garantieren, indem zufolge der ganzen Transaktion für die B. L. S. auch im Zinsendienst eine Erleichterung von ungefähr 5 oder $5^1/_2$

Millionen Franken stattfindet. Was die weitere Zukunft bringt, kann wohl keiner von uns sagen. Wenn der Wasserstand des Rheines dauernd so niedrig bleiben sollte, so würden die Reparations- Kohlentransporte zurückbleiben; steigt der Wasserstand, so werden auch diese Transporte, die für 15 Jahre garantiert sind, wieder zunehmen. Wenn das Wirtschaftsleben Europas wiederum aufgerichtet werden kann, so dass sich neben den Kohlentransporten nach und nach noch ein übriger Verkehr einstellt, so ist es möglich, dass die B. L. S. dazu kommt, ihren Zinsendienst dauernd wieder aufzunehmen, und dass für den Kanton Bern keine weitern Lasten entstehen. Sollte aber die Krise lange anhalten und auch die Trockenheit weiter dauern, so dass die Kohlentransporte nicht mehr bis Mannheim den Rhein heraufkommen, sondern dann den Weg über Rotterdam nach Italien nehmen, dann ist es möglich, dass auch in Zukunft noch die Zinsengarantie des Kantons Bern beansprucht würde. Es kann also niemand etwas Bestimmtes sagen und Versprechen abgeben. Aber ich glaube, wir sollten auch hier den Grundsatz beobachten: Tun, was uns möglich ist, was unser Gewissen uns gebietet. Wir müssen darnach trachten, dass die Lötschbergbahn möglichst gut frequentiert wird. Die Devise der Lötschbergbahn soll in Zukunft lauten: Arbeiten und nicht verzweifeln. (Bravo!)

Schluss der Sitzung um 12½ Uhr.

Der Redakteur:
Vollenweider.

Zweite Sitzung.

Freitag, den 16. Dezember 1921,

nachmittags 2½ Uhr.

Vorsitzender: Präsident Bühlmann.

Der Namensaufruf verzeigt 195 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 21 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Bohner, Egger, Imboden, Neuenschwander (Bowil), Neuenschwander (Oberdiessbach), Scholer, Zurbuchen; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Aeschlimann, Biehly, Clémençon, Gürtler, Hiltbrunner, Ilg, Kilchenmann, Lüthi, Merguin, Moor, Périat, Ramstein, Roth (Interlaken), Ziegler.

Tagesordnung:

Sanierung der Berner Alpenbahn.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 854 hievor.)

Brand, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Der Herr Finanzdirektor hat sowohl in seinem schriftlichen Bericht als auch heute in seinem mündlichen Referat die historische Entwicklung der bernischen Alpenbahnbestrebungen und deren Verwirklichung einlässlich dargestellt. Es ist nicht meine Absicht, zu wiederholen, was Sie bereits gelesen oder gehört haben, sondern ich möchte mich im wesentlichen auf die Darstellung der kantonalen Engagements bei der bernischen Alpenbahngesellschaft vom Anfang bis auf den heutigen Tag beschränken und den Einfluss schildern, den die Durchführung der geplanten Sanierungshandlung auf den Kanton haben wird. Dabei wird sich des Zusammenhangs wegen von selbst ergeben müssen, dass man auf die eine oder andere Nebenfrage eintreten muss.

Die Erstellung der Bern-Lötschberg-Bahn bildete die Verwirklichung einer jahrzentelang studierten internationalen Transitlinie. Der Kanton Bern hat, wie Sie gehört haben, trotz seiner Beteiligung an den andern Alpendurchstichen, Gotthard und Simplon, seit Jahrzehnten die Auffassung vertreten, dass eine dieser

internationalen Transitlinien die ganze Länge des Kantons von Nord nach Süd durchqueren müsse. Die Erstellung der Lötschbergbahn, die im Jahre 1913 zu Ende geführt werden konnte, hat ihre Ergänzung und Vollendung gefunden in der Münster-Grenchen-Bahn. Die Linie durchzieht nun von der Kantonsgrenze in der Ajoie bis zum Lötschberg unser ganzes Gebiet. Die erste Zeit hat die Erwartungen erfüllt, die man auf die Unternehmung gesetzt hatte. Die Frequenz war derart, dass man sich sagen durfte, das Kapital, das in dieses Unternehmen gesteckt worden ist, könne verzinst werden. Es hatte den Anschein, als ob der Verkehr Nord-Süd sich derart entwickeln werde, dass trotz der grossen Kostenüberschreitungen bei der Erstellung der Bahn die finanzielle Grundlage des Bahnunternehmens eine gesunde sei. Der Krieg und dessen Einwirkungen auf den internen und insbesondere auf den internationalen Verkehr haben aber alle Hoffnungen und Berechnungen umgestürzt. Die Bahn hat vom Jahre 1915 weg ihre Schulden nicht mehr verzinsen können und der Staat hat an ihre Stelle treten müssen für die Zinsen der zweiten Hypothek im Nominalbetrag von 42 Millionen, verzinslich zu 4 %, so dass rein rechnerisch der Staat Jahr um Jahr eine Summe von 1,680,000 Fr. auszulegen hatte auf Grund der Zinsengarantie, die, wie die Herren sich erinnern werden, übernommen worden ist mit der Annahme des Eisenbahnsubventionsgesetzes von 1912. Formell wurde diese Zinsengarantie durch ein Dekret vom 17. Dezember 1912 ausgesprochen. Die Summe von 1,680,000 Fr. musste nun tatsächlich nicht immer voll bezahlt werden, weil infolge der kriegerischen Verwicklungen eine Anzahl von Titeln verloren gegangen sind, so dass deren Coupons nicht präsentiert werden konnten. Allein, der Staat musste doch immer mit einer Verpflichtung in dieser Höhe rechnen.

Es ist wohl verständlich, dass sobald sich die Einwirkungen des Krieges auf unsere Bernische Alpenbahnunternehmung gezeigt haben, man sich auch gefragt hat, wie wir diesen Ereignissen begegnen können, wie wir zu einer Verbesserung der Finanzlage der Gesellschaft kommen können. Die Sanierungsbestrebungen haben während des Krieges eingesetzt, sie sind sowohl von der Direktion der Berner Alpenbahngesellschaft und ihren Organen als auch insbesondere von der Finanzdirektion des Kantons Bern und vom bernischen Regierungsrat ausgegangen. Jahr für Jahr hat eine einlässliche Berichterstattung des Finanzdirektors, im Schosse der Staatswirtschaftskommission stattgefunden. Man hat uns gesagt, wie es mit den Engagements des Staates steht, wie insbesondere die Verpflichtungen aus der Zinsengarantie anwachsen, man hat uns über die Vorbesprechungen orientiert, die mit den Vertretern der französischen Gruppe, welche am Unternehmen beteiligt ist, stattgefunden haben. Solange aber der Krieg dauerte, kam es immer darauf hinaus, dass verbindliche Abmachungen mit der französischen Gruppe nicht getroffen werden konnten. Ich möchte ausdrücklich feststellen, dass es nicht etwa am guten Willen fehlte, sondern dass faktisch nicht die Möglichkeit bestand, einen Ueberblick über die sämtlichen Verpflichtungen der französischen Gruppe zu bekommen, und auch einen Ueberblick über die Leistungsfähigkeit des französischen Staates, der an dem Bauunternehmen insoweit beteiligt ist, als er die Aktien von 10 Millionen, mit denen sich die Compagnie de l'Est an der Finanzierung beteiligt hat, zum grössten Teil übernommen hat. Die Herren mögen aus diesem Hinweis sehen, dass es begreiflicherweise, solange ein Land vom Krieg derart heimgesucht ist, wie Frankreich, für die Regierung nicht wohl möglich war, eine verbindliche Abmachung zu treffen über internationale Transport- und Verkehrsfragen.

Man hat schon in den Jahren 1917/18 Sanierungsmöglichkeiten darin erblickt, dass man Abschreibungen am Aktienkapital und Zinsnachlässe in Aussicht nahm, aber auch darin, dass man beim Bunde wegen einer erheblichen Nachsubvention vorstellig geworden ist. Ueber dieses Gesuch, das von der Berner Alpenbahngesellschaft, bezw. vom Regierungsrat des Kantons Bern gestellt worden ist, möchte ich mir nur einige Bemerkungen erlauben, weil schon bei der Einreichung dieses Gesuches in gewissen Gegenden der Schweiz sofort opponiert und erklärt worden ist, der Bund möge gut zusehen, dass Bern nicht etwas bekomme, was ihm nicht gehöre. Es ist eine Tatsache, welche insbesondere von allen denjenigen, die mit der Mobilisation und ihren Vorbereitungen vertraut sind, unterstrichen werden kann, dass durch die Lötschbergbahngesellschaft der Eidgenossenschaft Millionen und Millionen an Mobilisationskosten erspart worden sind, weil infolge des Bestehens der Lötschbergbahn ein rascherer Transport durch die Berneralpen nach der Südgrenze möglich war. Es ist weiter Tatsache, dass die Erfüllung der Forderungen, die der Bund bei der Gewährung der ersten Subvention gestellt hat, die nach einer grosszügigeren Anlage tendierten, Kosten verursacht hat, die die Bundessubvention bedeutend überschritten haben. Ich darf daher schon sagen, dass die Bundessubvention sich effektiv als ein Danaergeschenk erwiesen hat. Der Bund hat wohl an die Erstellungskosten beigetragen, aber er hat Bedingungen gestellt, deren Erfüllung soviel kostete, dass sein Beitrag bei weitem nicht hinreichte. Die Ausgaben überschritten die Bundessubvention nicht bloss um 20, 30 oder 40 %, sondern um mehr als 100 %.

Von diesen beiden Gesichtspunkten aus darf man sehr wohl die Kritik unserer Miteidgenossen an uns herantreten lassen. Man kann ihr mit guten Grünen begegnen. Eine moralische Verpflichtung des Bundes für eine vermehrte Hilfe hat zum allermindesten bestanden; sie ist auch vom früheren Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, der so wenig wie der jetzige ein Berner war, anerkannt worden. Man hat gewiss nicht Bern irgend etwas zuliebe tun wollen, als man erklärte, man anerkenne grundsätzlich, dass man da noch miteinander reden müsse, sondern man hat dabei die nackten Tatsachen gewürdigt und eingesehen, dass sich daraus ein moralischer Anspruch des Kantons Bern ergibt. Neben Leistungen des Bundes hat man auch finanzielle Leistungen des französischen Staates in Aussicht genommen, ebenso Leistungen der französischen Gruppen, die am Unternehmen beteiligt sind. Von dort her verlangte man 12 Millionen, während man vom Bund 8 Millionen verlangt hat. Eine solche Sanierung hat sich aber nicht als durchführbar erwiesen, namentlich mit Rücksicht auf das ständige Sinken des französischen Kurses.

Es mussten daher andere Grundlagen gesucht werden; sie sind gefunden worden, nachdem der Krieg ein Ende genommen hatte und sich Frank-

reich etwas freier fühlen konnte, sodass es sich etwas mehr seinen eigenen wirtschaftlichen und finanziellen Angelegenheiten widmen konnte, als während des Krieges. Was man in den Jahren 1917 und 1918 als wenig freundlichen Akt empfunden hätte, das Zusammenkaufen von Obligationen der Berner Alpenbahn, die sich in französischen Besitz befanden, was damals unter Umständen von der Regierung hätte untersagt werden müssen, das konnte nun unter den neuen Verhältnissen durchgeführt werden, weil man sich in Frankreich sagte, dass man auf diese Art Hand bieten konnte, in gemeinsamen Verhandlungen die beste Lösung zu suchen. So konnte dieses Vorgehen von Frankreich nicht mehr zurückgewiesen werden, sondern man erklärte sich im Gegenteil bereit, auf dieser Basis mit uns in Unterhandlungen zu treten.

So sind die Sanierungsbestrebungen Anfang 1920 wiederum aufgenommen worden. Die Sache ist an den Bund weitergeleitet worden. Dabei will ich den Herren in Erinnerung rufen, dass man zuerst von der Auffassung ausging, der Kanton Bern solle gemeinsam mit seiner Kantonalbank probieren, diese Obligationen aus französischen Besitz zurückzukaufen. Man hätte den Bund lediglich in dem Sinne begrüsst, dass er bei der Durchführung der Operation durch Gewährung der nötigen Mittel geholfen hätte. So hätte der Kanton das ganze Geschäft mit den französischen Interessenten zum Abschluss bringen können. Im Jahre 1920 ist vom Bund aus die Erklärung abgegeben worden, dass man dort die Fortsetzung dieser Sanierungsbestrebungen begrüsse, durch welche die Lötschbergbahn auf eine gesunde Basis gestellt werden könne, dass man aber nicht bloss der Geldgeber oder Vermittler zu sein wünsche, sondern wünsche, die Obligationen die aus französischem Besitz erworben werden, selbst zu übernehmen, wobei man allerdings dem Kanton Bern die Versicherung abgebe, dass der Bund aus diesem Geschäft keinen Gewinn erzielen wolle, bezw. dass er den Kursgewinn, von welchem man damals bereits Kenntnis hatte, gestützt auf die vorangegangenen Verhandlungen, dass er sich auf 20 Millionen belaufen werde, so verwenden werde, wie die französischen Interessenten es von Anfang an verlangt haben, nämlich zur Sanierung der Lötschbergbahn.

Bis zu diesem Momente waren an der Lötschbergbahn der Staat Bern und einige bernische Gemeinden sowie verschiedene französische Bankengruppen, grosse Eisenbahngesellschaften und der französische Staat beteiligt. Nun ist neuerdings der Bund als Beteiligter hinzugetreten, indem er erklärte, er wünsche die Obligationen selbst zu übernehmen.

Es ist verständlich, dass bei so vielen Beteiligten die Durchführung der Sanierung, die Schaffung einer geeigneten Verhandlungsbasis ein schwieriges Werk war, das erst nach zahlreichen Verhandlungen und Besprechungen gelingen konnte.

Die Vorlage, die Ihnen heute unterbreitet wird, ist das Resultat aller dieser durch Monate und Jahre hindurch geführten Verhandlungen. Sie ist, wie ohne weiteres zuzugeben ist, nicht aus einem einheitlichen Guss heraus entstanden. Man hat da und dort Konzessionen machen müssen, die man, wenn man einen gesetzgeberischen Akt hätte erlassen wollen oder können, was einem persönlich eher zugesagt hätte, gewiss anders gestaltet hätte. Aber die Vorlage ist das Resultat des ehrlichen Bestrebens, das allerseits zu Tage getreten ist, das zu machen, was heute zu erreichen ist und wozu alle im guten Glauben ihre Zustimmung geben können.

Was ist nun der Inhalt dieser Vorlage? Er geht dahin, dass das Prioritäts- und Stammkapital der Bern-Lötschberggesellschaft reduziert werden soll, und zwar das Stammaktienkapital, das heute einen Nominalbetrag von 27,280,000 Fr. aufweist auf die Hälfte, das Prioritätsaktienkapital im Nominalwert von 38,320,000 Fr. um 20 %. Weiter ist vorgesehen, dass der Valutagewinn, der durch Ankauf von Obligationen durch den Bund im Laufe der Jahre 1920 und 21 erzielt worden ist, zur Entlastung der Bilanz der Bern-Lötschbergbahn verwendet werden soll. Drittens ist Gegenstand der Vorlage die Umwandlung des Vorschusses des Staates Bern an die Bern-Lötschbergbahn in Obligationenforderungen. Dieser Vorschuss erreicht bis Ende Juni 1921 die Summe von 13,314,565 Fr. 17. Diese Summe wird umgewandelt in Obligationenforderungen, wobei zu erklären ist, dass darüber kein Zweifel mehr besteht, dass in diesem Umfang der Kanton eine grundpfändlich versicherte Forderung bekommt. Ferner werden die fälligen Obligationenzinse getilgt und zwar durch Schaffung eines neuen Prioritätsaktienkapitals I. Ranges. In diese 4 Hauptpunkte lässt sich der materielle Inhalt dieser Vorlage zusammenfassen.

Was hat die Durchführung dieser Grundsätze für den Kanton Bern für finanzielle Wirkungen? Die Verpflichtungen des Kantons Bern bei der Lötschbergbahngesellschaft sind im schriftlichen Bericht der Finanzdirektion auf Seite 8 zusammengestellt. Der Kanton ist am Prioritätsaktienkapital auf Ende 1920 mit der Summe von 5,633,481 Fr. 30 beteiligt. So steht die Beteiligung zu Buch; der Nominalbetrag beläuft sich auf 6,698,000 Fr. Etwas über eine Million ist also von diesem Nominalbetrag schon abgeschrieben. Ferner ist der Kanton mit Stammaktien in der Höhe von 17,5 Millionen gemäss Eisenbahnsubventionsgesetz vom Jahre 1902 beteiligt, sodann hat der Kanton Obligationen zurückgekauft, indem er von dem günstigen Kurs Gebrauch gemacht hat, im Nominalbetrag von 2,593,500 Fr. Diese Obligationen liegen ihm heute an mit 1,594,545 Fr., also eine Million unter dem Nominalwert. Endlich hat der Kanton aus seinen Vorschüssen aus der Zinsengarantie inklusive Zinsen bis 30. Juni 1921 zu fordern 13,314,565 Fr. 17. Das gesamte Engagement des Staates in Aktien und Obligationen, wie es zu Buch steht auf Ende 1920 bezw. bei den Obligationen bis Ende Juni 1921, beträgt 38,042,191 Fr. 47. Davon hat der Kanton nach dem Sanierungsprojekt zu streichen: 20 % des Nominalbetrages seiner Prioritätsaktien, was 1,339,600 Fr. erfordert; sodann 50 % der Stammaktien gleich 8,75 Millionen Fr. insgesamt 10,089,600 Fr. Da die Prioritätsaktien nicht mit dem Nominalbetrag in der Staatsrechnung figurieren, sondern mit einer Summe, die um 1,064,918 Fr. 70 geringer ist, so beträgt die effektive Abschreibung auf den Prioritäts- und Stammaktien gegenüber der Staatsrechnung 9,025,081 Fr. 30. Das ist also die Summe, die wir aus der Staatsrechnung ausmerzen müssen.

Die Obligationenforderung des Staates von zusammen 14,9 Millionen bleibt in vollem Umfange bestehen. Wenn ich von der Obligationenforderung

spreche, so ist darin der Hauptposten für Vorschüsse des Staates aus der Zinsengarantie inbegriffen. Man kann sogar sagen, dass eine Reserve von einer Million Franken darin enthalten ist, indem der Staat für seine Obligationen, die er zurückgekauft hat, im Nominalbetrag von annähernd 2,6 Millionen, bloss 1,6 Millionen bezahlt hat. Wenn man diese Million kompensieren würde mit den Abschreibungen aus dem Aktienbesitz des Staates, würde die Nettoeinbusse des Staatsvermögens 8 Millionen betragen. Ich will damit nicht sagen, dass man diese Kompensation vornehmen solle, obschon sie an und für sich durchaus zulässig wäre. Man hat sie nicht vorgenommen, weil man wahrscheinlich froh sein wird, diese Reserve für die Zukunft zu haben. Ich möchte also den Rat bitten, die Zahl zu behalten, die ich zuerst genannt habe, eine Abschreibung von 9 Millionen zu Lasten des Staates.

Dazu ist nun zu sagen, dass einige hunderttausend Franken in Abzug zu bringen wären. Sie haben gehört, dass von Seite des Bundes der Inhaber von Obligationen im Nominalbetrag von etwas über 45 Millionen ist, verlangt wird, dass an Stelle von nichteingelösten Coupons, die sich auf 6 Jahre verteilen, ein Prioritätsaktienkapital I. Ranges geschaffen wird, sodass der Bund infolge der Schaffung dieses neuen Prioritätsaktienkapitals direkt Aktionär der Berner Alpenbahngesellschaft werden wird für einen Betrag von ungefähr 6 Millionen Franken. Von diesen Prioritätsaktien bekommt nun naturgemäss auch der Kanton Bern, da er für nominell 2,6 Millionen bereits Obligationen erworben hat. Das macht für ihn ein Aktienkapital von rund 1/3 Million aus, und wäre von den 9 Millionen, die er zu streichen hat, abzuziehen. Das ist ein neues Vermögen, das er erwirbt, denn der Kanton Bern hat für die Coupons, die er da bekommt, nichts bezahlt, indem er die Obligationen einfach mit allen daran hängenden Coupons erworben hat. Wir wollen darauf begreiflicherweise nicht grosses Gewicht legen, indem sich gegenüber einer Abschreibung von 9 Millionen dieser Vermögenszuwachs von rund 1/3 Million durchaus bescheiden ausnimmt. Allein ich glaubte, der Vollständigkeit halber sei es angezeigt, dem Rate auch davon Kenntnis zu geben, damit er sich ein genaues Bild machen kann über die effektive Einbusse des Staates.

Und nun die Frage, wie der Staat diese Vermögensverluste, diese Abschreibung aus seinem Vermögen ertragen kann, wie er Deckung schaffen kann. Die Antwort ist gegeben, die Deckung ist vorhanden. Sie ist vorsorglicherweise durch die Aeufnung des Eisenbahnamortisationsfonds geschaffen worden. Dieser Fonds hat auf Ende des Jahres 1920 laut Staatsrechnung, auf die ich verweise, die Summe von 22,974,610 Fr. 95 erreicht. Zieht man davon die Abschreibung ab, die wir auf den im Staatsbesitz befindlichen Prioritäts- und Stammaktien machen müssen in der Höhe von 9,025,089 Fr. 30, so wird der Eisenbahnamortisationsfonds noch einen Bestand von 13,949,529 Fr. 65 haben. Die Herren werden sich erinnern, dass wir im letzten Jahr eine erhebliche Speisung des Amortisationsfonds zu verzeichnen hatten, die man gerade im Hinblick auf die Abschreibungen bei den staatlichen Eisenbahnkapitalien als gerechtfertigt, ja als notwendig angesehen hat. In früheren Jahren hatte man jeweilen den Eisenbahnamortisationsfonds mit einigen hunderttausend Franken geäufnet, letztes Jahr ist eine ausserordentliche Zuwendung von 13,314 Millionen dazugekommen, weil man sich sagte, man wolle die Erhöhung, die das Staatsvermögen durch die Revision der Grundsteuerschatzungen erfahren hat, beiseite stellen, damit, wenn die Sanierung der Bahnunternehmungen komme, eine Reserve vorhanden sei. Wir wissen ja, dass die Berner Alpenbahn nur einen Anfang macht und dass andere Bahnen uns später noch beschäftigen werden. Wir werden also froh sein, dass wir diese Summe zur Verfügung haben. Wenn wir auch diese Abschreibung von rund 9 Millionen vornehmen, so haben wir immer noch eine Eisenbahnreserve von nahezu 14 Millionen.

Wie ist also der Staat an der Sanierung beteiligt, wenn sie grundsätzlich so durchgeführt wird, wie vorgeschlagen ist? Der Staat wird nach durchgeführter Sanierung an Prioritätsaktien eine Summe von nominell 5,358,400 Fr. besitzen, an Stammaktien 8,75 Millionen, zusammen 14,108,400 Fr.; dazu kämen dann die neuen Prioritätsaktien, von denen ich vorhin gesprochen habe, die einen Ersatz für die noch an den Obligationen hängenden Coupons bilden. Man kann also sagen, der Kanton Bern werde in Zukunft beim Lötschberg in Form von Aktien aller drei Kategorien mit einer Summe von annähernd 14,5 Millionen beteiligt sein. Ich will hier die Bemerkung einschalten, die auch der Herr Finanzdirektor in seinem Exposé gemacht hat, dass wir nicht in der Lage sind, Ihnen heute abgeschlossene Zahlen mitzuteilen, weil ja immer noch Obligationen zurückgekauft werden und die Abrechnung mit dem Bund begreiflicherweise erst vor sich gehen kann, wenn die beteiligten Instanzen dem Abkommen zugestimmt haben. Aber wesentliche Verschiebungen werden nicht mehr eintreten, so dass man für die Zukunft mit einer Aktienbeteiligung des Staates am Lötschberg in der Höhe von 14,5 Millionen rechnen kann. Obligationen besitzt der Kanton im Nominalbetrag von 2,593,500 Fr., die mit rund 1,6 Millionen zu Buch stehen. Er wird ferner beteiligt sein mit Obligationen, die er an Zahlungsstatt übernimmt für die Leistung aus der Zinsengarantie in der Höhe von 13,314,565 Fr. 17. An Obligationen wird er also rund 16 Millionen besitzen, wobei eine Reserve von rund 1 Million besteht, mit Rücksicht auf die günstige Erwerbung der Obligationen von 2,6 Millionen aus französischem Besitz. Für diese Obligationen kommt, um vollständig zu sein, als Konzession in Betracht die Bestimmung, dass die Anleihensdauer für die Titel I. Ranges um 5 und für die Titel II. Ranges um 10 Jahre verlängert werden muss. Das ist ein Abkommen, das man im Hinblick auf die Lötschbergbahn getroffen hat, indem man nicht zugeben konnte, dass die Sanierung dadurch in Frage gestellt würde, wenn in allernächster Zeit grössere Beträge fällig würden. Niemand kann wissen, wie sich das Unternehmen in den nächsten Jahren gestalten wird.

Endlich bleibt eine andere Verpflichtung des Staates zu erwähnen, die herrührt aus der Zinsengarantie für die Summe von 42 Millionen. Das ist eine Verpflichtung, die der Staat im Jahre 1912 übernommen hat. Sie wird lediglich etwas modifiziert, nicht aber erschwert, indem der Bund erklärt hat, er wünsche lediglich Titel I. Ranges in seinem Portefeuille zu haben. Unter den vom Bund erworbenen Titeln befinden sich nun solche II. Ranges, die mit Staatsgarantie versehen sind. Nun hat der Bund erklärt,

er gebe dem Kanton die Obligationen II. Ranges, die er im Besitz habe, heraus, verlange aber, dass der Kanton für einen entsprechenden Betrag von Obligationen I. Ranges die Zinsengarantie übernehme. Das ist ein Begehren, dem man Rechnung tragen konnte, ohne dass eine Verschlechterung der Situation des Kantons Bern damit eingetreten wäre. Der Staat übernimmt also nicht eine neue Zinsengarantie, sondern er nimmt nur eine Verlegung vor. Das ist auch eine Bestimmung, die man sicher vermieden hätte, wenn der Kanton oder die Lötschbergbahngesellschaft allein hätten disponieren können. Allein, die Bedingung ist vom Bund immer aufrecht erhalten worden, entgegen allen Einwendungen, die dagegen erhoben worden sind, und wir müssen das Projekt so annehmen, wie es aus den gemeinsamen Beratungen hervorgegangen ist.

So ist die Situation des Staates vor und nach der Durchführung der Sanierungsvorschriften. Und nun noch ein ganz kurzer Hinweis auf die Lage des Schuldners, denn diese ist nicht ganz gleichgültig, wenn man sich darüber schlüssig machen soll, als Gläubiger und als Aktionär, ob man dem Bestreben des Schuldners, seine Finanzlage zu erleichtern, entgegenkommen oder aber entgegentreten soll. Man muss sich klar werden, ob diese Bestrebungen von Erfolg gekrönt sein können oder ob sich nicht vielleicht der Schuldner gewissen Illusionen hingibt, die sich nicht sehr rasch realisieren werden.

Da ist nun zu sagen, dass die Bilanz der Lötschbergbahn per 31. Dezember 1920 einen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von rund 21 $^3/_4$ Millionen aufweist und dass die Bilanz auf der Aktivseite einen Posten «zu tilgende Verwendungen» in der Höhe von rund 12 $^1/_4$ Millionen aufweist, den man aus der Bilanz entfernen muss, weil es sich nicht um realisierbare Aktiven handelt. Wir müssen also die beiden Summen von vornherein zusammenzählen und dann ergibt sich eine Gesamtsumme von 34 Millionen, die ausgemerzt werden muss. Diese Summe ist mehr als gedeckt, wenn die Sanierung nach Vorschlag perfekt wird, indem zur Verfügung stehen wird ein Valutagewinn von rund 18 $^1/_2$ Millionen. Die Herren erinnern sich, dass der Herr Finanzdirektor heute morgen auseinandergesetzt hat, warum der Valutagewinn nicht mit einem höheren Betrag in Rechnung gesetzt werden kann. Der Bund hat über 90,000 Titel im Nominalbetrag von über 45 Millionen übernommen und dafür nicht mehr als 40—45 % ausgelegt. Seine direkten Aufwendungen würden also einen grösseren Valutagewinn erhoffen lassen als bloss 18,5 Millionen. Allein der Bund hat ferner übernommen die Bezahlung einer Abfindungssumme von 2,5 Millionen Schweizerfranken an die Baugesellschaft des Lötschberg, die in einem Prozess noch diese Summe zu fordern hatte. Dieser Prozess ist schliesslich durch einen Vergleich abgeschlossen worden. Die ursprüngliche Forderung der Lötschbergbauunternehmung war sehr viel höher; schliesslich hat man sich auf diese Summe von 2,5 Millionen Schweizerfranken einigen können. Die Bezahlung dieser Summe übernimmt der Bund, wogegen er für den gleichen Betrag Obligationen I. Ranges bekommt. Ferner hat der Bund die Bezahlung der französischen Fiskalgebühren übernommen. Ferner war noch eine besondere Abmachung zu treffen für einen Posten von rund 1 Million Nominalbetrag, Obligationen, die im Portefeuille der Hülfs- und Pensionskasse der Bundesbahnen sind und infolge dessen nicht wohl in irgendwelche Sanierungskombinationen einbezogen werden können. Daraus erklärt sich, dass der Valutagewinn nur mit etwa 18,5 Millionen in die Rechnung eingestellt werden kann. Daneben wird die Bahngesellschaft zur Verfügung haben die Abschreibung von 13,64 Millionen auf dem Stammaktienkapital und von 7,664,000 auf dem Prioritätsaktienkapital. Diese Abschreibungen auf dem Aktienkapital machen zusammen 21,304,000 Fr. aus; mit dem Valutagewinn kommen wir also auf einen Posten von rund 40 Millionen, der zur Beseitigung der «non valeurs» in der Bilanz und zur Ausmerzung der Unterbilanz dienen kann. Es bleibt darüber hinaus eine Summe von ungefähr 6 Millionen.

So ist die Lage der Lötschbergbahn nach der Sanierung. Das weitere Vorgehen ist vorgezeichnet durch den Beschlussesentwurf, wie er vorliegt und durch die gesetzlichen Bestimmungen, die für die Durchführung eines Nachlassvertrages bestehen. Es wird vom Grossen Rate verlangt, dass er dem Abkommen, wie es zwischen der Eidgenossenschaft, dem Kanton Bern und der Berner Alpenbahngesellschaft unterm 18. November 1912 abgeschlossen worden ist, seine Zustimmung gebe. Es wird ferner dem Grossen Rat das Gesuch unterbreitet, er solle den Kanton Bern in seiner Stellung als Aktionär, Obligationär und gewöhnlicher Gläubiger der B. L. S. zur Mitwirkung bei der gesamten weiteren Sanierung ermächtigen. Dabei soll nicht verschwiegen werden, dass vielleicht die bundesgerichtliche Kammer, die sich mit der Angelegenheit zu befassen hat, in einzelnen Punkten noch Abänderungen wünschen kann. Deswegen muss man dem Regierungsrat und seinen Organen die Kompetenz geben, allfälligen Abänderungen, die sich als wünschenswert oder notwendig herausstellen sollten, ihre Zustimmung zu geben.

Die Staatswirtschaftskommission hat die Ueberzeugung bekommen, dass wir heute einen Beschluss fassen dürfen, der eine einmütige Zustimmung zu dem Sanierungsplan bedeutet. Wir sind einig darin, dass wir den Männern, die sich seit vielen Jahren um die Sanierung bemüht haben, die insbesondere nach Paris zu den schwierigen Verhandlungen gegangen sind, Dank schulden; wir sind einig darin, dass das loyale und durchaus gerechte Verhalten aller am Lötschberguntemehmen beteiligten Gruppen Anerkennung verdient. Dieses Abkommen ist das Resultat einlässlicher Verhandlungen, die vom guten Willen beseelt waren, aus der prekären Lage herauszukommen, in die das Unternehmen durch den Krieg und seine verheerenden Wirkungen gestützt worden ist. Wir glauben, es sei erreicht worden, was unter den heutigen Verhältnissen zu erreichen war. Prophezeiungen für die Zukunft unterlassen wir. Niemand wird sich vermessen wollen, zu sagen, mit der Durchführung dieser Sanierung sei eine neue glückliche Entwicklung der Bern-Lötschbergbahn begonnen. Wir wissen nicht, was die nächsten Monate und Jahre auf internationalem Gebiet bringen, sowohl was die allgemeine wie insbesondere die Verkehrspolitik anbetrifft. Allein wir stehen nicht an, dankbar anzuerkennen, dass grosse, erspriessliche Arbeit geleistet worden ist und wir empfehlen dem Grossen Rat einmütig, er solle durch seine Zustimmung, die er aus gutem und überlegtem Entschluss ausspricht, diesem Gedanken ebenfalls Ausdruck verleihen, und

unsere Unterhändler ermutigen, in den schwierigen Verhandlungen weiterzufahren und sich leiten zu lassen von der Sorge um das Wohl unseres Kantons und aller unserer Mitbürger, die an dem Unternehmen beteiligt sind, seien sie nun näher oder weiter davon entfernt. Denn in einer oder anderer Form sind wir alle interessiert am Gedeihen dieses Unternehmens, in welchem grosse Staatskapitalien investiert sind und bleiben werden in alle Zukunft.

Das zur Unterstützung des Antrages, der Ihnen heute zur Beschlussfassung unterbreitet wird. Dabei noch ein Hinweis auf die über unsern Kanton hinausgehende Bedeutung dieses Beschlusses. Wie ich gesagt habe, sind nicht nur wir und einzelne Private der Schweiz und des Auslandes an diesem Unternehmen allein beteiligt, sondern es werden beteiligt sein der französische Staat, und die Schweizerische Eidgenossenschaft. Wir haben es hier mit einem Akt zu tun, der internationale Tragweite hat und der in seinen Folgen durchaus von internationalen Gesichtspunkten aus erfasst werden muss. Wir glauben aber, dass irgendwelche Befürchtungen wegen künftiger Verwicklungen nicht am Platze sind, wir glauben vielmehr, dass der Geist des gegenseitigen Verständnisses, der bei diesen Verhandlungen geherrscht hat, andauern werde und dass die Schweizerische Eidgenossenschaft, die nun als Mitaktionär in das Lötschbergunternehmen eintritt und der Kanton Bern in Verbindung mit den Gemeinden, die am Unternehmen beteiligt sind, dazu beitragen können, dieses Unternehmen der Volkswohlfahrt dienstbar zu machen und zu erhalten. Mit diesem Wunsch möchte ich meine Berichterstattung schliessen.

Schneeberger. Unsere Fraktion hat nicht im Sinne, dem Antrag des Regierungsrates Opposition zu machen. Wir sehen wohl ein, dass gegenwärtig eine andere, bessere Lösung und Erledigung der Sache nicht möglich ist. Wenn diese Abkommen nicht genehmigt würden, so würde es wahrscheinlich zu einer Zwangsliquidation kommen, wobei die Gläubiger wahrscheinlich schlimmer wegkämen, als bei dieser freiwilligen Sanierung. Wir haben aber noch keine genügende Auskunft bekommen über die finanzielle Tragweite für den Kanton. Es ist im Bericht nicht gesagt, wie hoch der Schaden ist, den die Kantonalbank hier erleidet, die schliesslich auch ein Institut des Staates ist, sodass dieser Verlust letzten Endes ein Verlust des Kantons wäre. Es wäre angebracht, wenn wir auch darüber noch Auskunft bekämen.

Im übrigen würde es naheliegen, nun auf die Sünden, die früher in dieser ganzen Lötschbergaffäre und -misere begangen worden sind, einzutreten. Wir wollen das ebenfalls unterlassen; wir können uns begnügen mit dem Hinweis auf die frühere Kritik hier im Rat, die nicht nur von unserer Seite, sondern auch von der äussersten Rechten, und nicht nur im Anfangsstadium, sondern im Endstadium geübt worden ist. Dass der Krieg die Ergebnisse der Bahn ungünstig beeinflusst hat, ist ohne weiteres zuzugeben, aber wir haben doch wahrscheinlich alle die Ueberzeugung, dass auch ohne den Krieg und diese gewaltsame Störung die Lötschbergbahn doch früher oder später zu einem Abkommen hätte gelangen müssen. Man soll also nicht allein den Kriegsverhältnissen schuld geben. Es hat auch während des Krieges Zeiten gegeben, wo die Lötschbergbahn ausgezeichnete Geschäfte gemacht hat, namentlich bei diesen riesigen Kohlentransporten nach Italien. Und doch konnte sie auch damals ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Im Jahre 1916 hat sich diese Prosperität verflüchtigt. Dem grossen Valutagewinn verdanken wir es, dass wir nicht noch mehr abschreiben müssen. Hätten wir diesen nicht, so kämen wir zu ganz bedenklichen Abschreibungen.

Das Geschäft, das wir hier genehmigen müssen, ist an sich bedenklich, aber wir geben ohne weiteres zu, dass die vorgeschlagene Lösung gegenwärtig als die vorteilhafteste, wenn nicht sogar als die einzig mögliche erscheint. Deshalb stimmen wir zu. Wir dürfen nicht vergessen, dass es sich hier nicht nur um den Kanton als Gläubiger handelt, sondern dass auch noch viele Gemeinden in Mitleidenschaft gezogen werden. Man hat seinerzeit nicht nur den Kanton zur Zeichnung von Stammaktien veranlasst, sondern auch die bernischen Gemeinden herbeigezogen, um das Geld, das damals nötig war, zusammenzubringen. Der Staat hat von 23 Millionen 17½ übernommen; die Differenz wird zum grössten Teil in den Händen bernischer Gemeinden sein, die nun ebenfalls 50 % ihres Stammaktienbesitzes abschreiben dürfen. Die Tragweite des Beschlusses ist also grösser, als aus dem Bericht hervorgeht. Ich erwähne beispielsweise, dass auch die Gemeinde Bern Stammaktien im Nominalbetrag von einer Million besitzt. Auch sie darf nun eine halbe Million abstreichen. Daran darf ich noch erinnern, dass jedesmal, wenn hier im Grossen Rat die Lötschbergsache behandelt wurde, vor dem Lötschberg als vor einem Abenteuer gewarnt wurde. Nun haben wir erlebt, dass diese Kritiker recht hatten. Das könnte für die damaligen Kritiker eigentlich eine Genugtuung sein, wenn man bei einem solchen Resultat überhaupt von einer Genugtuung sprechen darf.

Die Herren Berichterstatter haben erklärt, es sei ein grosses Glück, dass wir zu dieser Lösung gekommen seien. Das ist sehr relativ. Man würde besser sagen: Wir müssen zufrieden sein, dass das Unglück nicht noch grösser ist, wir müssen uns mit dem kleineren Uebel abfinden.

Man sagt nun, der Bund sei sehr entgegenkommend gewesen. Das ist ihm verhältnismässig leicht geworden. Anderseits haben aber die Bundesbahnen z. B. bei der Verkehrsteilung nicht dieses Entgegenkommen gezeigt. In einem 1911 abgeschlossenen Vertrag zwischen B.L.S. und S.B.B. ist die Verteilung des Güterverkehrs geregelt. Dafür, dass die Bundesbahnen Güter, die durch den Simplon kommen und für den Kanton Bern bestimmt sind, durch den Lötschberg gehen lassen und nicht über Lausanne, muss man den Bundesbahnen noch eine grosse Entschädigung geben. Ebenso muss man die Bundesbahnen dafür entschädigen, dass Güter, die von Bern nach Genua bestimmt sind, durch den Lötschberg, also auf dem kürzesten Weg, nach Genua gehen dürfen und nicht über den Gotthard gehen müssen. Dann ist im Art. 7 dieses Vertrages eine Bestimmung aufgenommen worden, dass die Lötschbergbahn den S.B.B. einen Drittel des Reingewinns aus dem Güterverkehr abtreten muss. Nun kann man allerdings sagen, glücklicherweise seien die Reingewinne nie gross gewesen. Das ist ein schlechter Trost. Ich bin nicht Eisenbahnfachmann, aber der ganze Vertrag scheint mir etwas ungerecht zu sein. Wenn es sich

um Private handeln würde, würde man wohl sagen dürfen, der eine habe den andern übertölpelt. Es wäre eine Beleidigung, zu behaupten, dass sich die Behörden der Lötschbergbahn und der Gürbetalbahn, die an diesem Vertrag auch beteiligt ist, haben übertölpeln lassen. Ich glaube auch nicht, dass es so gewesen ist, sondern es wird wahrscheinlich so gegangen sein, dass die Bundesbahnen die beiden andern Kontrahenten vor ein Entweder — Oder gestellt haben. Es liegt aber gewiss nicht im Interesse des Verkehrs, dass man die Versender von Gütern zwingt, die längste Strecke zu wählen, statt die kürzeste. Dieser Vertrag läuft mit Ende 1921 ab; es wäre daher sehr ernstlich zu prüfen, ob er nicht revidiert werden könnte. Davon wird nicht nur die Lötschbergbahn betroffen, sondern die Regierung hat den Vertrag auch unterschreiben müssen, weil sie gewisse Verpflichtungen für die Gürbetalbahn zu übernehmen hatte. Die Beamten der Gürbetalbahn dürfen auf die Versender von Gütern keinen Einfluss ausüben, der dahin ginge, dass diese Güter der Gotthardlinie fern gehalten würden. Das wäre auch ein Punkt, der zu revidieren wäre. Im übrigen möchte ich mich weiterer Kritik enthalten, da ja schon früher genug über die Sache gesprochen worden ist, möchte aber wünschen, auf die im Anfang gestellte Frage noch Antwort zu erhalten.

M. **Albietz.** Tous ceux qui ont suivi la politique ferroviaire du canton de Berne depuis cinquante ans doivent certainement reconnaître qu'elle a eu d'heureuses conséquences pour notre région, malgré la crise actuelle que nous traversons. Les chemins de fer bernois en ont déjà connu une, moins sérieuse il est vrai, que celle dans laquelle ils se débattent maintenant. Au moment de l'ouverture des chemins de fer du Jura, tout semblait devoir bien aller, mais à la fin de l'année 1879 et au commencement de 1880 les actions des chemins de fer du Jura avaient perdu de leur valeur; de 500 fr. on était venu à les vendre couramment 250 fr., à telles enseignes que les banquiers de Darmstadt, à cette époque, ont fait une razzia formidable de ces actions dans notre pays. Les particuliers et les communes, qui se débarrassèrent de suite de leurs actions regrettèrent amèrement par la suite d'avoir obéi aux suggestions malsaines de ces financiers véreux internationaux.

Messieurs, il était tout naturel que les chemins de fer du Jura se développent. Les communes intéressées avaient voté une forte prise d'actions et il fallait trouver de l'argent pour les payer. C'est ce qui fut fait. On commença à exploiter le bois de chauffage, à l'expédier à Berne, Bâle, St-Imier, par énormes quantités. Le petit chemin de fer du Jura profita de cette occasion inespérée. Les communes du Jura voyaient ainsi leur chemin de fer prospérer. En même temps que le trafic intérieur se développait le trafic international commençait. Puis, vint la fusion du J. B. L. avec la S. O. S., ce qui accéléra le développement du trafic. Ici le rapport du gouvernement fait une petite erreur. La fusion eut lieu en 1891 et non en 1893.

Nous surmonterons la crise actuelle grâce à la solidarité bernoise bien comprise, les temps prospères reviendront.

A la dernière session du Grand Conseil j'avais posé une question au gouvernement: quelles mesures entend-il prendre pour parer à la situation du Porrentruy-Bonfol et en même temps à celle du Saignelégier-Glovelier. La situation du Porrentruy-Bonfol est tout à fait la même que celle du Lötschberg. Ces chemins de fer souffrent de la même maladie, permettez-moi le terme, ils attendent la reprise du trafic international pour reprendre le dessus. Ces deux lignes internationales s'étendent jusqu'aux frontières françaises et italiennes. La crise financière du Porrentruy-Bonfol ne date pas d'aujourd'hui, mais de sa fondation, il y a vingt ans, elle est due avant tout au malheureux tracé de la ligne; on a réussi à faire des rampes de 20 ‰ et plus dans un pays plat, au lieu d'établir le tracé rationnel qui convenait à l'Ajoie, et qui aurait desservi plusieurs villages en plus, alors qu'il a fallu supporter les frais d'une usure rapide des rails. L'entrepreneur ne termina pas entièrement son travail, il fallut que la compagnie y pourvût à ses frais. Je crois que l'entrepreneur en question n'est jamais venu à Porrentruy, qu'il n'a pas poussé plus loin que Delémont; ses contremaîtres sont partis du pays. Il y a des créances pendantes pour plusieurs milliers de francs.

L'arrêt du chemin de fer de Porrentruy-Bonfol mettra au chômage un grand nombre de personnes dans le Jura et tout spécialement dans le pays de Porrentruy. Qu'on vienne en aide au Lötschberg, c'est très bien, mais encore ne faut-il pas oublier nos chemins de fer locaux. La commune de Bonfol a voté un subside pour venir en aide au Porrentruy-Bonfol. Les communes d'Alle et Vendlincourt n'ont pas voulu suivre la voie tracée par la commune de Bonfol. Ces communes agricoles n'ont pas compris encore leur devoir de solidarité, elles qui profitent des subventions pour l'agriculture. Il serait juste qu'elles fissent un geste un peu large pour venir en aide à une compagnie acculée à la cessation de son exploitation.

Oui ou non, sommes-nous solidaires dans le canton de Berne? Je crois que le Jura fait partie du canton de Berne. Nous n'avons pas marchandé notre appui quand il s'est agi de venir en aide à l'agriculture et à l'Oberland dans le besoin. Ce n'est pas un reproche que je fais, mais je constate un fait. Nous espérons que le Grand Conseil fera le même geste qu'il a fait il y a deux ans quand il est venu à l'aide de l'industrie dans le besoin.

J'ai développé aussi bien que j'ai pu les raisons qui font que le Porrentruy-Bonfol a besoin de votre appui. Le gouvernement a donné l'ordre de résilier les contrats pour fin janvier 1921. Nous sommes au 17 décembre, et ces gens ne savent ce qu'ils vont devenir.

Pour tous ces motifs je vous recommande l'entrée en matière.

Volmar, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es ist gefragt worden, welchen Verlust die Kantonalbank erleide. Dieser Verlust ist vom Bankrat festgestellt worden und ich will die Zahl mitteilen. Die Kantonalbank verliert Zinsforderungen, die in den verschiedenen Jahren aufgelaufen sind in der Höhe von 1,793,000 Fr. Für diese Verluste sind die nötigen Reserven vorhanden, nämlich eine Spezialreserve für Lötschbergzinsen und sodann stille Reserven, die man ebenfalls mit Rücksicht auf den Lötschberg angelegt hat, sodass die Bilanz der Kan-

tonalbank durch diese Verluste nicht tangiert wird. Diese Reserven sind in den letzten 4 oder 5 Jahren angelegt worden. Dieser Verlust tritt ein auf den Obligationen; Aktien besitzt die Kantonalbank keine.

Nun hat Herr Schneeberger weiter das Verhältnis der B. L. S. zur S. B. B. berührt. Es ist richtig, dass man da wegen der Verkehrsteilung grosse Schwierigkeiten hat. Ich möchte aber doch die Gelegenheit ergreifen, um zu sagen, dass Bundesbahnen und Bundesrat in der Haltung gegenüber dem Kanton Bern in der Lötschbergfrage zu unterscheiden sind. Der Bundesrat hat sich sehr loyal benommen, indem er Hand geboten hat, das Geschäft zu machen, das wir nicht hätten machen können, weil wir die nötige Finanzkraft nicht gehabt hätten. Was die weiteren Punkte anbelangt, die von Herrn Albietz berührt worden sind, so möchte ich nur noch sagen, dass der Unterschied der ist, dass bei der Lötschbergsanierung eine Barleistung des Kantons nicht nötig ist, während bei der Bahn, die Herr Albietz im Auge hat, der Handel anders liegt. Der Kanton ist auch dort bereit, dasjenige zu tun, was ihm gesetzlich obliegt, wenn die Gemeinden ihre Quote leisten, wie sie im Bundesgesetz vorgeschrieben sind.

Im übrigen will ich die Verhandlungen nicht verlängern, möchte aber nur noch eines sagen. Man hat die Kritik erwähnt, die schon früher an der Lötschbergbahn geübt worden ist. Ich habe im Vortrag offen und ehrlich anerkannt, dass von Herrn Gustav Müller und von andern Kritik geübt worden ist, erstens über die Wahl des Tracé, weil die Kritiker lieber eine Wildstrubelbahn gehabt hätten und sodann im Jahre 1912 bei der Frage der Nachfinanzierung. Ich glaube aber doch das sagen zu dürfen, dass über den Gedanken der Berner Alpenbahn alles einig gewesen ist, auch die Linke. Herr Gustav Müller hat am 17. Februar 1902 — das ist nachzulesen im Tagblatt des Grossen Rates von 1902, Seite 80/81 — folgendes gesagt: «Im Namen der sozialdemokratischen Partei gebe ich hier die Erklärung ab, dass wir geschlossen für Eintreten auf diese Vorlage stimmen und zwar ohne Bedingungen irgendwelcher Art daran zu knüpfen. Wir geben diese Erklärung ab, weil wir die Ueberzeugung haben, dass wir hier vor einem Werke stehen, das ohne momentane parteipolitische Forderungen, deren Berechtigung wir jederzeit nachzuweisen in der Lage sind, durch gemeinsame Arbeit aller Parteien zustande kommen soll und so das materielle Wohlergehen des Kantons, das wir mit dieser Vorlage verknüpft sehen, gemeinsam zu fördern.» Ich danke auch Herrn Schneeberger, dass er eingedenk dieser Erklärung, dass wir es da mit einem nationalen und kantonalen Werk zu tun haben, im gleichen Geiste gesprochen hat und mithilft, die Sache zu sanieren. Das ist notwendig und nützlich, denn ich glaube, das ganze Bernervolk soll, nachdem es die Sache durchgeführt hat, auch wenn es nicht ganz so gut gegangen ist, wie man gemeint hat, einig nach aussen dastehen und einstimmig den Sanierungsvorschlag, den man in besten Treuen aufgestellt hat, durch seine Vertreter genehmigen lassen.

Präsident. Der Beschlussesentwurf ist zwar von keiner Seite bestritten worden; der Antrag ist aber von so grosser Tragweite, dass es für unsere Regierung bei den weiteren Verhandlungen nicht gleichgültig sein kann, wie sich der Grosse Rat zu dieser Frage verhält. Es ist daher nicht am Platz, dass man vom Präsidium einfach feststellt, der Beschlussesentwurf sei angenommen, weil kein Gegenantrag gestellt ist, sondern ich möchte bitten, darüber in aller Form abzustimmen (Zustimmung).

Abstimmung.

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 151 Stimmen. (Einstimmigkeit.)

Beschluss:

I. Der zwischen dem Schweizerischen Bundesrate, dem Regierungsrate des Kantons Bern und der Berneralpen-Bahngesellschaft am 18. November 1921 abgeschlossene Vertrag, betitelt: «Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Bern und der Berneralpen-Bahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon in Bern (B. L. S.) betreffend die von der Schweizerischen Eidgenossenschaft aus französischem Besitz angekauften Obligationen der genannten Bahngesellschaft», wird genehmigt.

II. Der Regierungsrat des Kantons Bern wird ermächtigt, namens des Staates Bern in seiner Eigenschaft als Aktionär, Obligationär und sonstiger Gläubiger der B. L. S.

a) der zur Durchführung der Sanierung der B. L. S. notwendig werdenden Revision der Statuten dieser Gesellschaft zuzustimmen;

b) den Sanierungsvorschlägen, die die B. L. S. ihren Aktionären, Obligationären und sonstigen Gläubigern unterbreitet und wie sie sich in den wesentlichen Grundzügen aus dem unter Ziff. I erwähnten Vertrage ergeben, sowie einem daherigen gerichtlichen oder aussergerichtlichen Nachlassvertrage der B. L. S. zuzustimmen;

c) allfälligen vom Schweizerischen Bundesgerichte in einem gerichtlichen Nachlassverfahren verlangten, von den Vorschlägen der B. L. S. abweichenden, Abänderungen im Sanierungsprojekte der B. L. S. zuzustimmen.

Berichte der Direktion des Innern über den Vollzug der Bundesratsbeschlüsse vom 19. Februar 1921, betreffend Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit, und vom 20. September 1921 betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

(Siehe Nr. 43 der Beilagen.)

Tschumi, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich gedenke Sie bei diesem Traktandum nicht lange aufzuhalten, weil ich keine Notwendigkeit einsehe, darüber lange zu referieren. Alle Subventionen, die vom Regierungsrat zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ausgesprochen worden sind, sind

unter zwei Vorbehalten bewilligt worden, einmal unter dem Vorbehalt, dass auch die Eidgenossenschaft 50 % der Gesamtsubvention ausrichte, und zweitens unter dem Vorbehalt, dass der Grosse Rat die Subvention genehmige. Die Subventionen, die auf Grund früherer Beschlüsse ausgesprochen worden sind, haben bereits die Genehmigung des Grossen Rates erhalten, aber es stehen noch Genehmigungen aus für diejenigen Subventionen, die beschlossen worden sind auf Grund der Bundesratsbeschlüsse vom 19. Februar und 21. September 1921, und zwar sind es Subventionen, die beschlossen worden sind bis und mit Ende 1921 und für die auch die Eidgenossenschaft die Subvention bewilligt hat.

Was nun zunächst die Kompetenz des Grossen Rates anbelangt, so ist diese Frage bei früheren Genehmigungen weitläufig erörtert und auch vom Präsidenten der Staatswirtschaftskommission bejaht worden, so dass sie heute nicht mehr Gegenstand einer weiteren Erörterung bilden muss. Die subventionierten Arbeiten, um die es sich hier handelt, habe ich in drei Kategorien eingeteilt, in Wohnbauten, zweitens in Notstandsarbeiten, die keinen ordentlichen Staatsbeitrag erhalten, drittens in Notstandsarbeiten, die neben einem ausserordentlichen auch noch einen ordentlichen Beitrag erhalten.

Bezüglich der Wohnbauten habe ich zu bemerken, dass gemäss dem genannten Bundesratsbeschluss Subventionen bis zu 20 % der totalen Baukosten ausgerichtet werden können. Um zu verhindern, dass die ersten Gesuche grosse Subventionen bekommen, die spätern Gesuche aber kleine oder gar keine, so hat man für die Einreichung von Gesuchen eine Frist bis zum 30. April gesetzt. Bis zu diesem Datum sind auf Grund des genannten Beschlusses 900 Gesuche eingegangen. Es war nun eine grosse Aufgabe, die Subventionswürdigkeit dieser 900 Gesuche rasch zu prüfen. Es war ausgeschlossen, alle diese Gesuche mit einer Subvention zu bedenken. Voraussetzung für die Subventionierung war die, dass die Gemeinden 25 % der Subvention zu übernehmen haben. Statt der Gemeinden konnten auch Drittpersonen eintreten, allein diese sind nur in Ausnahmefällen zugelassen worden. In einem Falle war es auch nötig, einen Beweis dafür zu verlangen, dass diese Drittpersonen nicht blosse Strohmänner sind.

Gestützt auf den Bundesbeschluss konnten Arbeiten subventioniert werden, die nach dem 1. November 1920 begonnen worden sind. Die uns zugewiesenen Bundesbeiträge machten insgesamt die Summe von 2,266,000 Fr. aus. Damit hat man nicht alle die 900 Gesuche subventionieren können. Das Eidg. Arbeitsamt hat sich bereit erklärt, auch diejenigen Beträge verwenden zu helfen, die gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 20. September 1921 ausgerichtet werden konnten. Das waren 2 Millionen; indem man diese noch in Anspruch genommen hat, konnte man die kantonale Subvention lückenlos durchführen. Die vom Regierungsrat bewilligten Subventionen haben einen Bundesbeitrag von 1,446,520 Fr. ausgelöst. Bis Ende Oktober waren insgesamt 340 Wohnbaugesuche subventioniert mit einer Gesamtbausumme von 18,110,180 Fr., mit kantonalen Subventionen im Betrage von 733,000 Fr. Damit sind 890 Wohnungen geschaffen worden. Die Listen können bei der Staatskanzlei eingesehen werden. Man wird daraus ersehen, dass die Subventionen über den ganzen Kanton verteilt worden sind, dass aber die Gemeinden mit starker Wohnungsnot etwas besser bedacht sind.

Was die Notstandsarbeiten anbelangt, die keinen ordentlichen Staatsbeitrag erhalten, so können dieselben bis zu 40 % subventioniert werden. Unser Bestreben ging dahin, die Subventionen nicht allzu reichlich zu bemessen, sondern mit wenigen Mitteln recht hohe Bausummen auszulösen. 20 % gibt der Bund auch für Arbeitslöhne, sofern bei diesen Arbeiten vom Arbeitsamt zugewiesene Arbeitslose beschäftigt werden, allerdings unter der Voraussetzung, dass der Kanton noch 20 % gebe. Dazu kommt die Neuerung, dass in diesen Fällen die Kantone ihre Subvention endgültig beschliessen müssen und dass dann der Bund automatisch subventionieren kann. Die Arbeiten, die ausgeführt worden sind, habe ich in vier Kategorien eingeteilt. Für Wasserversorgungen und Kanalisationen sind 590,890 Fr. ausgerichtet worden, für Strassen- und Weganlagen 357,795 Fr., für Waldwege 42,095 Fr., für Hotelreparaturen und Renovationen 28,665 Fr., für Verschiedenes 166,800 Fr., insgesamt also an ausserordentlichen kantonalen Subventionen 1,185,125 Fr. Auch hierüber kann eine Liste eingesehen werden, aus der wiederum hervorgeht, dass der Hauptstoss der Subventionen aufs Land gegangen ist.

Für die Notstandsarbeiten, die neben der ausserordentlichen Subvention auch noch einen ordentlichen Staatsbeitrag bekommen, hat das Eidg. Arbeitsamt die Aufstellung eines Arbeitsreglementes verlangt. Unser Entwurf ist vom Arbeitsamt genehmigt worden und steht vollinhaltlich im gedruckten Bericht. Ueber die Arbeiten liegt eine dritte Liste vor, die ebenfalls sämtliche subventionierten Werke verzeichnet. Sie sind in zwei Abteilungen eingeteilt, in solche, die von der Baudirektion, und solche, die von der Landwirtschaftsdirektion angemeldet worden sind. Zusammen lösen dieselben 1,184,296 Fr. 50 an ordentlichen Staatsbeiträgen aus und 809,400 Fr. an ausserordentlichen.

Sie sehen in dem Ihnen zugestellten Bericht drei Beschlussesentwürfe, die fast gleich lauten. Die Staatswirtschaftskommission hat in dem Entwurf die Einschaltung der Worte «und vom eidgenössischen Arbeitsamt bewilligten» gestrichen, weil sie nicht nötig seien.

Ausser dem, was wir im Bericht vor uns haben, liegt noch eine vierte Liste vor. Es handelt sich um bewilligte Subventionen, die in Kategorie III fallen würden. Hier hat der Regierungsrat am 11. November Beschluss gefasst. In dieser Liste figurieren an ordentlichen Staatsbeiträgen 515,965 Fr. und an ausserordentlichen 378,955 Fr. Damit sind insgesamt 31 Geschäfte subventioniert worden, die sich auf den ganzen Kanton verteilen, wobei namentlich der Jura stark beteiligt ist, weil die Arbeitslosigkeit im Jura weitaus den grössten Umfang angenommen hat. Die Werke, die subventioniert worden sind, sind zum Teil schon fertig, zum Teil in Arbeit, und der Rest muss rasch in Arbeit genommen werden. Ich empfehle Genehmigung aller drei Anträge.

Nyffeler, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Es kann nicht meine Aufgabe sein, die soeben gehörten Ausführungen zu wiederholen, sondern

ich beschränke mich auf einige Bemerkungen namens der Kommission.

Bei der ersten Kategorie hat Herr Regierungsrat Tschumi gesagt, dass von 900 Gesuchen deren 340 berücksichtigt werden können. Es interessiert vielleicht den einen oder andern von Ihnen, zu vernehmen, dass die totale Bausumme über 18 Millionen ausmacht. Die Subventionen verteilen sich auf das ganze Land. Ich möchte nicht die einzelnen Landesteile gegeneinander ausspielen, aber ich muss doch feststellen, dass der Oberaargau am wenigsten bekommen hat. Die Regierung hat den Grundsatz aufgestellt, dass die wirtschaftlich schwächeren Gemeinden vorweg berücksichtigt werden sollen. Das ist gemacht worden. Wenn Sie die Liste, die hier auf dem Kanzleitisch liegt, durchgehen, so werden Sie finden, dass genau nach diesem Grundsatz verfahren worden ist. Die Staatswirtschaftskommission möchte dieses Vorgehen auch für die Zukunft wärmstens unterstützen. Durch diese Subventionen ist das Baugewerbe sehr schön unterstützt worden. Auch das eidgenössische Arbeitsamt hat alle Geschäfte der ersten Kategorie vorbehaltslos genehmigt. Die Staatswirtschaftskommission schlägt Ihnen ebenfalls Genehmigung vor.

Auch mit der zweiten Kategorie hat man der Arbeitslosigkeit in hohem Masse steuern können. Hier sind vorweg solche Gesuche berücksichtigt worden, die im Verhältnis zu den Baukosten am meisten Arbeitsgelegenheit geschaffen haben. Auch dieses Prinzip möchte die Staatswirtschaftskommission festgehalten wissen. Es ist Ihnen vielleicht aufgefallen, dass hier mehr als die Hälfte für Wasserversorgungen und Kanalisationen ausgegeben worden ist. Die Regierung hat hier sehr klug gehandelt, denn mit der Wasserversorgung steht es im Kanton nicht sehr gut. Sogar Gemeinden in der Nähe von Bern müssen Wasser für ihr Vieh zuführen.

Unter dem Posten Verschiedenes sind Bachverbauungen, Schiessanlagen, Auffüllungsarbeiten im Bahnhof St. Immer und Schulhausneubauten in Bönigen, Oey-Diemtigen, Bremgarten subventioniert worden. Die Staatswirtschaftskommission schlägt auch hier Genehmigung vor.

Die Kategorie III ist Ihnen geschildert worden. Es sind hier eine ganze Anzahl von Strassenkorrektionen, Kanalisationen, Trottoiranlagen ausgeführt worden, bei der Landwirtschaftsdirektion Bodenverbesserungen aller Art. Die Staatswirtschaftskommission empfiehlt auch diesen Beschlussesentwurf zur Genehmigung.

Die Liste IV ist uns erst heute Vormittag zur Kenntnis gebracht worden. Herr Regierungsrat Tschumi hat ausführlich gesagt, worum es sich handelt. Wir beantragen, auch diesem Beschlussesentwurf die Genehmigung zu erteilen.

Seiler. Ich möchte keinen Antrag auf Nichteintreten stellen. Wenn man die Liste II nachschaut, so fällt es auf, dass der Kanton mit den Mitteln, die er vom Bund für Strassenbauten erhalten hat, Korrektionen von Staatsstrassen vorgenommen hat. Ich habe geglaubt, dass dieses Geld für Notstandsarbeiten verwendet werde, aber für Arbeiten von Privaten oder Gemeinden. Staatsstrassen sollten aus dem gewöhnlichen Kredit erstellt oder unterhalten werden; wenn dieser nicht hinreicht, sollen Nachkredite verlangt werden. Auf keinen Fall aber sollen Bundesgelder dafür verwendet werden. Im weitern ist doch merkwürdig, dass viele Hochbauten gemacht worden sind. Ich möchte auch das nicht ganz verbieten, aber man sollte doch andere Arbeiten vorziehen, bei denen mehr Ungelernte beschäftigt werden können. Das sind die Leute, die Unterstützung nötig haben. Nun möchte ich noch hinweisen auf ein Projekt, das wir dem Regierungsrat eingereicht haben. Es betrifft die Strasse von Bönigen nach Iseltwald. Ich hoffe, das Projekt werde nun einmal Entgegenkommen finden und ausgeführt werden können.

Nyffeler, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Herr Seiler hat offenbar das Gefühl, dass für Wohnbauten etwas zu viel ausgegeben worden sei. Er stützt sich dabei vermutlich auf einen Passus im Bericht, wo es heisst, dass die Wohnungsnot als behoben betrachtet werden könne. Das ist nun meiner Ansicht nach nicht richtig. Die Wohnungsnot ist noch nicht so behoben, wie es nötig ist. Es sind noch Gemeinden vorhanden, wo noch gar nichts gegangen ist.

Reichenbach. Auf das Votum des Herrn Seiler möchte ich nur sagen, dass ich sehr einverstanden bin, wenn man Tiefbauten und Weganlagen subventioniert. Man sollte aber doch nicht gänzlich vom bisherigen System abkommen, sondern sich eben erkundigen, was in jeder Gemeinde notwendig ist. Wenn ich recht unterrichtet bin, hat man in der Gemeinde Bönigen ein Schulhaus subventioniert. Wir in Saanen warten noch auf diese Subvention. Da möchte ich doch nicht, dass in der Zwischenzeit das System geändert wird. Das kann um so weniger geschehen, als der Staat auch für das Seminar Thun 20 % gegeben hat.

Tschumi, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Es handelt sich überall um sogenannte Notstandsarbeiten. Wir können nicht fragen, ob die oder die Arbeit gemacht werden soll, sondern wir nehmen in einem bestimmten Gebiet diejenigen Arbeiten, die eben gerade vorhanden sind, um die Arbeitslosen nach Möglichkeit beschäftigen zu können. Es ginge nicht an, die Hochbauten gar nicht mehr zu subventionieren, denn man hat eben an vielen Orten auch einen notleidenden Handwerkerstand. Wenn man die Hochbausubventionen gänzlich einstellen würde, so würde man schliesslich nicht nur Arbeiter, sondern auch kleinere und sogar grössere Handwerksmeister auf die Liste der Bezüger von Arbeitslosenunterstützung auftragen müssen. Das wollen wir vermeiden. Immerhin wird für Hochbauten nicht mehr ausgegeben als dringend nötig ist, und in der Hauptsache werden die Mittel so verwendet, dass mit dem verhältnismässig kleinsten Aufwand möglichst viele Arbeitslose beschäftigt werden können.

Die Geschichte muss weiter gehen, vielleicht muss die Arbeitslosigkeit noch in höherem Masse bekämpft werden. Ob nun der Kanton ein saures Gesicht macht und das Geld fast nicht aufbringt, es muss eben in Gottes Namen gearbeitet werden, um namentlich eine gewisse Demoralisation der Arbeiterschaft zu verhindern. Der Zustand der Arbeitslosigkeit ist ganz schrecklich.

Nun kann ich doch einen kleinen Lichtblick geben. Wenn die 5 Millionen, die der Bund für die Uhren-

industrie im Jura und Umgebung aufwenden will, richtig zur Auswirkung kommen, könnte im Jura hinten doch diese oder jene Fabrik, vielleicht eine grössere Anzahl, wieder in Bewegung gesetzt werden. Die Mitteilungen, die ich von Bundesbehörden bekommen habe und die Art, wie dieser Beitrag gegeben werden soll, lassen die Hoffnung aufkommen, es werden im Jura eine Reihe von Arbeitslosen beschäftigt werden können. Es ist zu bemerken, dass Deutschland an Uhren ausverkauft ist. Auch nach dem Norden können grössere Abschlüsse gemacht werden; die Leute müssen einfach wieder Uhren haben und es ist anzunehmen, dass von den Lagern, die man dort im Jura hat, ein schöner Teil abgeschoben werden kann. Diese Lager müssen aber nach Bundesvorschrift sofort ergänzt werden. Da wird es möglich sein, wieder neue Arbeiter einzustellen. Das ist ein Lichtblick, von dem ich wünsche, dass er sich nicht wieder als Täuschung herausstelle.

Es ist speziell der Oberaargau erwähnt worden, der zu wenig bekommen haben soll. Der Oberaargau war in der glücklichen Lage, einmal nur eine geringe Wohnungsnot und sodann auch nur eine gelinde Arbeitslosigkeit aufzuweisen. Er muss nicht als Aschenbrödel betrachtet werden, sondern ist eigentlich zu beneiden.

Genehmigt.

Beschlüsse:

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

nach Einsichtnahme eines Berichtes der Direktion des Innern,

gestützt auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

I.

Den vom Regierungsrat gestützt auf Art. 1*c* des Bundesratsbeschlusses vom 19. Februar 1921 betreffend Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit und Art. 2*a* des Bundesratsbeschlusses vom 20. September 1921 betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bis 31. Oktober 1921 zugesicherten Beitragsleistungen im Gesamtbetrage von 733,020 Fr. wird die Genehmigung erteilt.

II.

Den vom Regierungsrat gestützt auf Art. 1*a* und *b* des Bundesratsbeschlusses vom 19. Februar 1921 betreffend Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit und Art. 2*b* des Bundesratsbeschlusses vom 20. September 1921 betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bis 31. Oktober 1921 zugesicherten Beitragsleistungen im Gesamtbetrage von 1,185,425 Fr. wird die Genehmigung erteilt.

III.

1. Den vom Regierungsrat gestützt auf Art. 1*a* und *b* des Bundesratsbeschlusses vom 19. Februar 1921 betreffend Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit und Art. 2*b* des Bundesratsbeschlusses vom 20. September 1921 betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bis 31. Oktober 1921 zugesicherten ausserordentlichen Beitragsleistungen des Staates im Gesamtbetrage von 809,400 Fr. wird die Genehmigung erteilt.
2. Den vom Regierungsrate auf Antrag der Bau- und der Landwirtschaftsdirektion nach den gesetzlichen Bestimmungen zugesicherten ordentlichen Beitragsleistungen des Staates im Gesamtbetrage von 1,184,296 Fr. 50 wird die Genehmigung erteilt.

IV.

Gemäss dem Antrag der Direktion des Innern beschliesst der Regierungsrat, den in umstehender Tabelle*) aufgeführten Gesuchstellern an die zur Durchführung in Aussicht genommenen Notstandsarbeiten, gestützt auf Art. 2b des Bundesratsbeschlusses vom 20. September 1921 betreffend Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, die in der Tabelle festgesetzten ausserordentlichen Staatsbeiträge im Gesamtbetrage von 515,965 Fr. zu bewilligen. Ausserdem werden gemäss umstehender Tabelle an die in Frage stehenden Arbeiten aus ordentlichen Krediten des Kantons, Rubrik E 2, E 3, F und G, Beiträge im Gesamtbetrage von 614,595 Fr. 10 bewilligt.

Die ausserordentlichen Leistungen des Staates sind als das Maximum zu betrachten und es wird an allfällige Ueberschreitungen der festgesetzten Kostenvoranschlagssummen kein Beitrag ausgerichtet.

Die Bewilligung erfolgt unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Grossen Rat und unter folgenden Bedingungen:

1. dass der Bund die ihm zugemuteten ausserordentlichen Leistungen im Gesamtbetrage von 378,955 Fr. gemäss Tabelle übernimmt und dem Kanton die notwendigen Mittel zur Verfügung stellt;

2. dass da, wo dies noch nicht geschehen ist, durch die Gesuchsteller vor Beginn der Arbeit der Nachweis über die gesicherte Gesamtfinanzierung erbracht wird;

3. dass zu den in Frage stehenden Arbeiten jederzeit Arbeitslose durch das kantonale Arbeitsamt in Verbindung mit den Gemeindeamtsstellen für Arbeitslosenfürsorge zugewiesen werden können;

4. dass sich die Gesuchsteller allen zu erlassenden Weisungen und Beschlüssen der zuständigen Organe betreffend die Einstellung und Beschäftigung von Arbeitslosen unterziehen.

*) Liegt auf dem Kanzleitisch des Grossen Rates.

Zur Vorbereitung des folgenden Geschäftes hat das Bureau folgende

Kommission

bestellt:

Dekret
betreffend das Automobilkonkordat.

Herr Grossrat Kammermann, Präsident,
» » Schneeberger, Vizepräsident,
» » von Allmen,
» » Biehly,
» » Kobel,
» » Luterbacher,
» » Zesiger.

Präsident. Damit schliesse ich Sitzung und Session. Für die Festtage, denen wir entgegengehen, entbiete ich Ihnen meine besten Wünsche. Es sind die Festtage, die man in der Familie zubringt. Ich hoffe, dass Sie alle die grossen Sorgen, die uns der Lötschberg und die Arbeitsbeschaffung im Kanton Bern bereiten, über diese Tage etwas vergessen können.

Schluss der Sitzung und der Session um 4³/₄ Uhr.

Der Redakteur:
Vollenweider.

Errata:

Seite 119, Spalte links, Zeile 4 von oben, lies: in *Bern*, statt: in Biel.
Seite 499, Spalte rechts, nach dem ersten Absatz, ist einzufügen:

Erhöhung der finanziellen Kompetenzen des Grossen Rates und des Regierungsrates.

Schlussabstimmung.

Für Annahme der Revisionsvorlage . 107 Stimmen.
Dagegen . . . . . 0 »

Präsident. Die nötige Zweidrittelmehrheit ist erreicht; die Vorlage geht an die Regierung zur Ansetzung der Volksabstimmung.

Seite 613, Spalte links, Zeile 7 von unten, lies: *les* minorités, statt: des minorités.
Seite 614, Spalte links, Zeile 18 von oben, lies: *les* préférences, statt: la préférence.
Seite 615, Spalte links, Zeile 25 von oben, lies: *des* cas, statt: les cas.