

# Volkswirtschaft

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **25 (1963)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

*1. Die bernischen Eisenbahnen (1852—1905)*

Mein Eintritt in das öffentliche Leben fiel in die Zeit, wo die Eisenbahnfragen im Kanton Bern durchaus im Vordergrund standen und lange Jahre hindurch Volk und Behörden bewegten. Da ich im Kanton und Bund bei der Entwicklung, welche diese Fragen von 1875 an genommen haben, aktiv mit-tätig war, und da die bezüglichlichen Verhältnisse recht verwickelte und von vielfachen Überraschungen begleitet waren, so ist es mir ein eigentliches Be-dürfnis, ihre Geschichte hier kurz wieder in Erinnerung zu bringen.

*Die Centralbahn*

Im Herbst 1852 hatte die Centralbahngesellschaft vom Kanton Bern, der damals dazu noch zuständig war, die Konzession zum Bau und Betrieb der nachfolgenden Linien als Fortsetzung der Bahn Basel-Olten-Murgenthal er-halten:

Von Murgenthal in der Richtung Langenthal nach Herzogenbuchsee.

Von Herzogenbuchsee nach Wynigen, Burgdorf, Schönbühl nach Bern.

Von Herzogenbuchsee bis zur solothurnischen Grenze gegen Solothurn.

Von Bern bis an die südwestliche Kantonsgrenze zum Anschluß an eine in dieser Richtung anschließende Südwestbahn.

Gleichzeitig wurde die Konzessionserteilung zugesichert, für die Linien:

Von Biel bis zur Solothurnergrenze bei Grenchen und von Biel in südlicher Richtung zum Anschluß an die Herzogenbuchsee-Bern-Linie und von Bern in der Richtung nach Westen; auf diese beiden Linien wurde später ver-zichtet.

Von Bern nach Thun.

Durch Vertrag vom 4. Oktober 1850 hatte die Centralbahngesellschaft schon die Zusicherung einer Subvention in Aktien von 4 Millionen erhalten, von denen die Hälfte von den beteiligten Gemeinden aufgebracht wurde. Hin-sichtlich des Anschlusses der Westschweiz entstanden große Schwierigkeiten. Im Konflikte, ob er über Oron-Freiburg oder über Payerne-Murten zu führen sei, blieben schließlich die Anhänger des Zweiliniensystems Freiburg-Oron gegenüber der, insbesondere von Landammann Blösch verfochtenen Murte-ner-Linie Sieger. Blösch hatte auch die Erstellung einer Zweigbahn Burgdorf-Langnau warm befürwortet, was aber von der Centralbahngesellschaft abge-lehnt wurde und in der Folge das Ostwestbahn-Unternehmen mit ins Leben gerufen hat.

Im November 1858 war nach Vollendung der großen Gitterbrücke über die Aare bei Bern die Berner-Linie eröffnet worden. Ihre Weiterführung nach Thun wurde von der Gesellschaft verzögert, bis es sich schließlich darum handelte, die Konzessionsfrist als abgelaufen zu erklären und den Bau der

Ostwestbahn zu überlassen. Sie gelangte dann doch zur Ausführung und am 19. Dezember 1862 wurde der Centralbahngesellschaft noch das Stück von Thun nach Scherzligen konzessiert.

### *Die Ost-West-Bahn und die Bern-Luzern-Bahn*

Unterdessen war durch Prof. Dr. Hildebrand das *Ostwestbahn-Unternehmen* gegründet worden. Er erhielt am 28. März 1857 die Konzession für den Bau und Betrieb einer Linie von Bern über Signau nach Langnau bis Kröschenbrunnen, von wo sie durch das Entlebuch und über Luzern nach Zürich fortgesetzt werden sollte. Durch Dekret vom 18. November 1858 wurde ihr eine Aktienbeteiligung des Staates von 2 Millionen zugesichert und fast gleichzeitig, nachdem die Centralbahn auf die bezügliche Zusicherung verzichtet hatte, die Konzession für Biel-Neuenstadt und Biel-Bern erteilt. Die Gesellschaft geriet aber bald in Schwulitäten und löste sich am 3. April 1861 auf. Durch Beschluß des Großen Rates vom 28. Juni 1862 erhielt der Regierungsrat die Ermächtigung, die Bauten auf den Linien Biel-Neuenstadt und Gümli-Gen-Langnau fortzuführen und für Biel-Bern weitere Vorstudien vornehmen zu lassen, nachdem der Rat schon am 5./6. April grundsätzlich die Erwerbung dieser Linien gutgeheißen hatte. Durch Großratsbeschluß vom 29. August 1861 hatte der Staat definitiv die Vollendung dieser Linien als bernische Staatsbahn und die Erstellung der Linie Biel-Bern übernommen. Zur Deckung der Kosten wurde die Aufnahme eines Anleihe von 10 Millionen beschlossen. Nach Vollendung des Baues übernahm der Staat durch Großratsbeschluß vom 16. Mai 1863 auch den Betrieb der Staatsbahn, schloß mit der Centralbahngesellschaft einen Vertrag über die Mitbenützung der Strecken Zollikofen-Bern und Gümli-Gen-Bern und der Stationen Zollikofen, Ostermundigen und Gümli-Gen und des Bahnhofes Bern und bewilligte für den Ausbau und die Betriebseinrichtung eine weitere Summe von Fr. 600 000.—.

Als dann die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft ins Leben gerufen worden war, wurde ihr durch Dekret vom 29. März 1873 die Linie Gümli-Gen-Langnau um eine Summe von Fr. 6 600 000.— abgetreten, wobei der Staat außerdem einen Betrag von Fr. 2 000 000.—, von denen Fr. 250 000.— durch Gemeinden und Private gedeckt wurden, für die Weiterführung der Bahn nach Luzern leistete. 1875 bewilligte ihr der Regierungsrat ohne Begrüßung des Großen Rates weitere Vorschüsse von Fr. 930 000.—, zu denen später noch fernere Fr. 190 165.— gekommen sind, die berüchtigte Vorschußmillion, was zu scharfer Kritik im Großen Rate und in der Presse Veranlassung gab. Großrat Heß von Dürrenroth stellte im Rate den Anzug, diesen Vorschuß der Volksabstimmung zu unterbreiten und bezeichnete bei der Begründung die Bahn als «Hudellumpenfötzelbahn». Der Anzug wurde vom Rate gutgeheißen, der bezügliche Beschluß aber bei der Referendumsabstimmung im August 1876 vom Volke mit 24 227 gegen 10 261 Stimmen verworfen.

Die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft wurde im gleichen Jahre insolvent und

der Kanton Bern sah sich neuerdings gezwungen, an der Konkurssteigerung vom 15. Januar 1877 die Linie Gümligen-Luzern für eine Summe von Fr. 8 475 000.— zu erwerben und behufs Deckung dieser Kaufsumme und Bestreitung der noch erforderlichen Auslagen für vollständig betriebsfähige Instandsetzung und Instandhaltung und Anlage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10 Millionen aufzunehmen, was durch Volksbeschluß vom 10. März 1877 mit 41 219 gegen 31 277 Stimmen gutgeheißen wurde. Dadurch ist auch die Vorschußangelegenheit aus Abschied und Traktanden gefallen, hat aber doch zur Folge gehabt, daß anlässlich der periodischen Neuwahlen im Sommer 1878 sämtliche Mitglieder des Regierungsrates mit Ausnahme des Herrn Rohr nicht wiedergewählt worden sind. Unter den Neugewählten befanden sich Fürsprecher Scheurer von Sumiswald und ich; ich lehnte aber die Wahl ab, da ich es vorzog, ein freier Mann zu bleiben.

Durch Dekret vom 13. April 1877 und Vertrag vom gleichen Tage ist sodann der Betrieb der Bahn an die Jura-Bern-Luzern-Bahn übergegangen und die Verwendung des Restes des Anleihens über die Kaufsumme hinaus im Betrage von Fr. 1 525 000.— dahin geordnet worden, daß Fr. 250 000.— zur Komplettierung des Rollmaterials, Fr. 200 000.— zur Ausführung von Vollendungsarbeiten, Fr. 300 000.— zur Erneuerung des Oberbaues und der Rest zur Bildung eines Reservefonds Verwendung finden sollten. Zur Äufnung eines solchen Fonds reichte es aber nicht mehr, vielmehr waren schließlich noch weitere Fr. 184 032.82 erforderlich, zusammen also Fr. 1 709 032.82. Gemäß Pachtvertrag vom 11. März 1881 endlich ging der Betrieb der Linie um einen jährlichen Pachtzins von Fr. 250 000.— auf die Jura-Bern-Bahn, auf deren Rechnung über.

Auf Grund aller dieser Vorgänge ist im Laufe der Jahre die Kapitalrechnung des Kantons Bern für die Bern-Luzern-Bahn, ohne Zinsausfall, mit folgenden Summen belastet worden:

Aktienbeteiligung an der Ost-West-Bahn	Fr. 2 000 000.—
Subvention an die Bern-Luzern-Bahn durch Abtretung der Linie Gümligen-Langnau 1872	» 6 600 000.—
Staatssubvention 1872	» 1 750 000.—
Vorschußmillion 1875	» 1 120 165.—
Ankaufspreis für die Bern-Luzern-Bahn 1877	» 8 475 000.—
Vollendungskosten	» 1 709 038.82
	<hr/>
	Fr. 21 654 203.82
Davon wurden 1879 bis 1888 abgeschrieben	» 2 054 203.82
sodaß die Bahn im Jahr 1889 noch mit	<hr/>
zu Buch stand.	Fr. 19 600 000.—

*Die Jura-Bahnen, die Jura-Simplon-Bahn und der Rückkauf  
durch den Bund*

Die Erstellung des Netzes der Jura-Bahnen nahm ihren Anfang durch die Konzessionserteilung an eine Linie Pruntrut-Delle zum Anschluß an die französische Ost-Bahn am 18. Mai 1865 und den grundsätzlichen Beschluß des Großen Rates vom 19. April 1866 betr. die Beteiligung des Staates bei Erstellung der Eisenbahnen im Jura. Es folgte dann das Dekret vom 2. Februar 1867, das folgende Subventionen durch Aktienübernahme zusicherte:

Für die Stammlinie Biel-Sonceboz-Tavannes	Fr. 4 500 000.—
Für die Linie Pruntrut-Delle	» 750 000.—
Für die Abzweigung Sonceboz-Convers-Neuenburgergrenze	» 1 700 000.—
Zusammen	<u>Fr. 6 950 000.—</u>

Dabei wurde in Aussicht gestellt, daß wenn die Linien nach Basel und Pruntrut zur Ausführung gelangen sollten, die Staatsbahnstrecken Bern-Biel und Neuenstadt-Biel durch Übernahme von Aktien in ihrem Kostenbetrage in das Gesamtnetz einbezogen würden.

Am 18. Juli 1870 wurde sodann die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Bahn von Biel durch den Jura nach Delsberg, von da bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Basel und in der Richtung nach Pruntrut mit einer Abzweigung von Sonceboz bis Cornaux. Anlässlich der Genehmigung des Finanzausweises wurden dann gemäß der erwähnten Zusicherung durch Dekret vom 26. Februar 1873 die Staatsbahnlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern nach Zollikofen um die Summe von Fr. 10 817 785.— an die Jura-Bahn-Gesellschaft abgetreten, gegen Übernahme von liberierten Aktien im gleichen Betrage. Die Linie Biel-Sonceboz-Tavannes wurde am 1. Mai 1874 dem Betrieb übergeben. Durch Vertrag vom 31. Oktober 1873 war auch der Betrieb der bernischen Staatsbahn auf Rechnung des Staates an die Jura-Bahn übergegangen.

Die Beteiligung des Staates an den Jura-Bahnen, an deren Spitze Direktor Eduard Marti stand, war damit auf 38 020 Aktien im Nominalwert von Fr. 19 010 000.— angewachsen.

Für die Privatbahnen begann dann eine schlimme Zeit. Die Zentralbahn und Nordostbahn befanden sich in den schwierigsten Finanzverhältnissen, die Bern-Luzern-Bahn lag, wie wir gesehen haben, im Konkurs, das Grimsel-Bahn-Projekt, das eine Zeitlang die Gemüter, insbesondere im Kanton Bern, stark beschäftigt hatte, war begraben und hatte der Gotthard-Bahn, an welche der Kanton eine Million beigesteuert hatte, das Feld räumen müssen, und diese selbst stand infolge der Mißrechnungen der Techniker vor der Notwendigkeit, weitere Subventionen im Betrage von 30 bis 40 Millionen aufzubringen. Die Verstaatlichungsidee, die insbesondere Herr Marti sehr energisch verfolgte, hatte durch alle diese Ereignisse große Fortschritte gemacht und es

wäre angesichts der damaligen Umstände eine recht günstige Zeit gewesen, mit dem Rückkaufe Ernst zu machen. Schon anlässlich der Verpachtung der Bern-Luzern-Bahn an die Jura-Bahn hatte Herr Marti die Übernahme der Garantie für das 4<sup>o</sup>/<sub>o</sub> Jura-Bahn-Anleihen durch den Staat Bern veranlaßt, und als dann 1883 das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen in der Bundesversammlung zur Behandlung gelangte, hat der Genfer Chenevière die Ankündigung des Rückkaufes aller Hauptbahnen beantragt, freilich damals ohne Erfolg. Bundesrat Welti als Chef des Eisenbahndepartementes hat sich zwar damals als grundsätzlicher Rückkaufsfreund bekannt, aber den Rückkauf zur Zeit wegen viel zu großer Unsicherheit des Rückkaufswertes als untunlich erklärt. In diese Zeit fiel auch eine Konferenz, an der die Herren Marti, Scheurer, Bühler von Frutigen und ich teilnahmen und an der in Aussicht genommen wurde, eine Großzahl von Aktien der Zentral-Bahn zusammenzubringen, wozu Herr Marti schon Schritte eingeleitet hatte, um sie mit denjenigen der Jura-Bahn, welche Bern besaß, dem Bunde zu offerieren, um so die Verstaatlichung dieser Bahnen vorzubereiten. Der Bundesrat trat aber auf das Projekt nicht ein und seine Weiterverfolgung wurde dann überholt durch die von Marti nach langen und mühevollen Verhandlungen 1889 glücklich zustande gebrachte Fusion zwischen der Jura-Bern-Bahn und der Suisse-Occidentale-Simplon, durch welche sich die beiden Gesellschaften zu einer Jura-Simplon-Bahn vereinigten mit der Verpflichtung, den Durchstich des Simplon zu bewerkstelligen, sobald eine Verständigung mit Italien erreicht sei und die Subventionen zu Gunsten der Unternehmung 30 Millionen erreicht haben werden und ihre Unternehmungen sofort zu den für die Fusion festgesetzten Bedingungen an die Eidgenossenschaft abzutreten, wenn solche es verlangen sollte. Der Staat Bern erhielt für seine 38 020 Jura-Bahn-Aktien zum Nominalwerte von Fr. 19 010 000.— gleichviel Prioritätsaktien der neuen Gesellschaft und verpflichtete sich, die Bern-Luzern-Bahn der letztern um 14 Millionen gegen bares Geld abzutreten. Durch Genehmigungsbeschluß des Großen Rates vom 8. Dezember 1889 wurde der Rat ermächtigt, den Verkauf aller seiner Aktien oder eines Teiles derselben zu beschließen und für diesen Fall ein Vorkaufsrecht der Eidgenossenschaft vorzubehalten. Der Beschluß wurde vom Volke mit 38 346 gegen 4333 Stimmen gutgeheißen. Wenige Monate nachher, d. h. am 8. April 1890, beschloß der Bundesrat, vom Kanton Bern 30 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn zum Preise von Fr. 600.— per Stück, zahlbar in 3<sup>o</sup>/<sub>o</sub> Rententiteln zum Kurse von 90<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, Wert 1. Januar 1890 zu erwerben. Der Verkauf wurde am 24. April 1890 vom Großen Rate mit 177 gegen 4 Stimmen gutgeheißen.

Damit war nicht nur der erste Schritt des Bundes zum Rückkauf der Hauptbahnen getan, sondern Bern hatte die großen Mittel, die mit Einschluß der Gotthardbahn-Subventionen von Fr. 1 402 000.— auf Ende 1889 in einem Betrag von rund 41 Millionen in seinen Eisenbahnbeteiligungen steckten, zum größten Teil frei bekommen zur Weiterentwicklung seines Eisenbahnnetzes.

Nachdem schon früher die Emmenthal-Bahn, die Langenthal-Huttwil-Bahn und die Linie Tramelan-Tavannes subventioniert worden waren, wurden durch Beschluß vom 5. Juli 1891 einer ganzen Anzahl neuer Linien, darunter Bern-Neuenburg, Gürbenthal-Bahn, Spiez-Frutigen, Münster-Solothurn, Aktienbeteiligungen zugesichert und für den Simplon-Durchstich eine Subvention von einer Million beschlossen. Auch dieser Beschluß erhielt in der Referendumsabstimmung mit 26 584 gegen 13 177 Stimmen die Sanktion durch das Volk. Es folgte am 2. Februar 1897 ein neuer Beschluß betr. die Beteiligung an Eisenbahnbauten, in dem insbesondere die Lötschbergbahn außer der normalen Beteiligungsquote einen Extrabeitrag von einer Million für den großen Tunnel zugesichert erhielt, und durch das Gesetz vom 4. Mai 1902 ist die Aktienübernahme für letztere (Frutigen-Brig) auf maximal Fr. 17 500 000.— begrenzt worden. Ich habe bei allen diesen Vorlagen als Präsident der großrätlichen Kommissionen und Berichterstatter in vorderster Linie mitgewirkt.

Unterdessen war auch der Bund nicht untätig geblieben. Bundesrat Welti, der inzwischen ein aufrichtiger Verstaatlichungs-Freund geworden war, tat 1891, was wir schon 10 Jahre vorher vorgeschlagen hatten, schloß mit einem internationalen Finanzkonsortium einen Kaufvertrag über 50 000.—, d. h. die Hälfte der Centralbahnaktien ab und beantragte eventuell die Ermächtigung zum Ankauf der ganzen Centralbahn. Die Vorlage wurde, nachdem sie zuerst vom Nationalrate gutgeheißen worden war, vom Ständerate mit Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt, dafür aber der Gesamtankauf beschlossen, welchem Beschlusse der Nationalrat sich dann ohne weiteres anschloß. Die Vorlage wurde aber, nachdem eine große Referendumskampagne eingesetzt hatte, wohl unter dem Eindruck der großen Eisenbahnunfälle von Münchenstein und Zollikofen vom Schweizer-Volke am 6. Dezember 1891 mit großem Mehr verworfen, was Herrn Welti zum sofortigen Rücktritte aus dem Bundesrat veranlaßte und die Wahl des ersten Vertreters der konservativ-katholischen Partei, des Herrn Zemp, eines scharfen Rückkaufsgegners, zum Bundesrat zur Folge hatte.

Im Frühjahr 1892 ereilte auch Herr Marti ein ähnliches Schicksal. Den Intrigen der welschen Miteidgenossen — es hieß auch, der Vertreter der Aktien der Eidgenossenschaft, hätte es unterlassen, sich rechtzeitig den Ausweis für die Stimmberechtigung zu beschaffen — gelang es im März an der Generalversammlung der Jura-Simplon-Bahn Herrn Marti als Direktor und die Berner im Verwaltungsrate zu sprengen. Das ganze Berner-Volk hat das nicht nur als eine Beleidigung des um die ganze erfolgreiche Eisenbahnpolitik so hoch verdienten Mannes, sondern auch als einen Faustschlag empfunden, der Bern versetzt worden ist. Der allgemeinen Entrüstung haben die Vertreter Berns in der Bundesversammlung dadurch Ausdruck gegeben, daß sie erklärten, nicht länger mehr der gleichen Fraktion der Bundesversammlung angehören zu können, in welcher Vertreter der welschen Schweiz sitzen, die zu diesem schmachvollen Manöver Hand geboten hatten. Ich habe am 5. April 1892 im

Großen Rat, um Marti etwelche Genugtuung zu verschaffen, einen Anzug eingereicht, in dem der Regierungsrat eingeladen wurde, baldmöglichst über die zur Wahrung der eisenbahnpolitischen Interessen des Kantons Bern zu treffenden Maßnahmen Bericht zu erstatten. Die Motion wurde sofort von 95 Mitgliedern aller Parteien und Landesteile mitunterzeichnet und nach ihrer laut applaudierten Begründung am 6. April vom Rate mit allen gegen die Stimmen von Dürrenmatt und Dr. Räber erheblich erklärt. Marti ist dann in den Regierungsrat eingetreten und hat hier mit seltener Energie die Eisenbahnverstaatlichung weiter gefördert.

Bundesrat Zemp ist in kurzem aus einem Saulus ein Paulus geworden. Eine von ihm vorgelegte Ergänzung des Rechnungsgesetzes, durch welche der Rückkauf erleichtert werden sollte, ist am 4. Oktober 1896 in der Referendumsabstimmung mit 233 000 gegen 176 000 Stimmen angenommen, durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 der Rückkauf der Hauptbahnen beschlossen und unter dem Eindrucke des bekannten Streikes des Personals der Nordostbahn vom Volke gutgeheißen worden. Freilich mußten dann die Bahnen zu einem um viele Millionen höheren Preise bezahlt werden, als es erforderlich gewesen wäre, wenn man den Rückkaufsfreunden und insbesondere Herrn Marti rechtzeitig gefolgt wäre.

Nach durchgeführtem Rückkauf setzte sich infolge aller dieser Vorgänge zur Zeit meines Austrittes aus dem Großen Rate im Jahre 1905 die Eisenbahnbeteiligung des Kantons Bern in folgender Weise zusammen:

Huttwil-Wolhusen	Fr. 160 000.—
Burgdorf-Thun	2 151 500.—
Spiez-Erlenbach	480 000.—
Bern-Neuenburg	3 155 000.—
Bern-Worb	207 000.—
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	350 000.—
Pruntrut-Bonfol	550 000.—
Spiez-Frutigen	1 980 000.—
Gürbenthal-Bahn	1 724 500.—
Freiburg-Murten-Ins	215 000.—
Erlenbach-Zweisimmen	3 120 000.—
Saignelégier-Glovelier	1 800 000.—
Sensethalbahn	807 200.—
Total	<u>Fr. 16 700 200.—</u>

#### *Die Burgdorf-Thun-Bahn (1892—1922)*

In näheren Beziehungen stand ich während 35 Jahren zu der meiner engern Heimat sehr am Herzen liegenden Burgdorf-Thun-Bahn. Schon anfangs der 70er Jahre hatte sich das Bedürfnis nach besseren Verkehrsver-



bindungen zwischen dem Emmenthal und Luzern und dem Berner Oberland geltend gemacht. Der mit der Bern-Luzern-Bahn eng verwachsene Regierungsrat hatte durch die Ingenieure Studer und Zürcher in Thun einläßliche Studien für die Erstellung einer Linie Konolfingen-Thun vornehmen lassen, welche einem Initiativ-Komitee, welchem auch mein Vater angehörte, zur Verfügung gestellt wurden. Dieses Komitee hatte, nachdem inzwischen das neue Eisenbahngesetz von 1872 in Kraft getreten war, im Sommer 1873 dafür eine Konzession erhalten, die als erste Bundeskonzession während langen Jahren als Normalkonzession galt, und im Subventionsbeschluß vom 28. Februar 1875 vom Staate eine Aktienbeteiligung von Fr. 800 000.— zugesichert erhalten. Allein die Finanzierung des Unternehmens mißlang und das nämliche Schicksal ereilte ein nachher aufgetauchtes Projekt der Herren Desgouttes und Ritschard. Unterdessen hatte ein anderes Initiativ-Komitee die Konzession für eine Linie Konolfingen-Hasle erworben und für ihre Ausführung im Subventionsbeschluß vom 5. Juli 1891, zusammen mit einem andern Projekt, Bern-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwil, das aber bald wieder verflossen ist, die staatliche Beteiligung ausgewirkt. Die beiden Komitees hatten sich im Herbst 1892 unter meinem Vorsitz zur Bildung einer Gründungsgesellschaft für die durchgehende Linie Thun-Hasle zusammen getan, erwarben eine neue Konzession für Konolfingen-Thun und ließen durch die Herren Emch und Stocker ein förmliches Bauprojekt mit Kostenvoranschlag erstellen, das schließlich auf Fr. 5 365 500.— zu stehen kam und nach Erlaß des neuen Subventionsbeschlusses vom 25. Februar 1897 gedeckt wurde:

Durch ein Obligationenanleihen von		Fr. 1 400 000.—
und durch ein Aktienkapital, das sich zusammensetzte aus:		
Zeichnung des Kantons Bern		
im Betrage von	Fr. 2 154 000.—	
der Emmenthalbahn	200 000.—	
der Jura-Simplon-Bahn	50 000.—	
der A. G. Motor in Baden	200 000.—	
und der beteiligten Gemeinden und von		
Privaten	1 361 500.—	3 965 500.—
	<u>Zusammen</u>	<u>Fr. 5 365 500.—</u>

Die konstituierende Generalversammlung vom 16. November 1896 stellte einen Verwaltungsrat unter meinem Vorsitz und eine dreigliedrige Direktion, an deren Spitze Nationalrat Dinkelmann, Direktor der Emmenthalbahn, gestellt wurde. Von allen diesen Herren, den eigentlichen Gründern der Bahn, ist außer mir nur noch Herr Dinkelmann, später Regierungsrat, am Leben, der mir all die Jahre hindurch in enger, treuer Freundschaft verbunden geblieben ist.

Nachdem an der Ausstellung im Jahre 1891 in Frankfurt a/M. die Übertrag- und Teilbarkeit starker elektrischer Ströme in der Kraftübertragungsanlage der Maschinenfabrik Oerlikon mit größtem Erfolg zur Darstellung gelangt war und die Verwendung elektrischer Energie auch für den Eisenbahnbetrieb eine rapide Entwicklung erfahren hatte, besaßen die leitenden Männer der Burgdorf-Thun-Bahn, vor allem Herr Dinkelmann, den Wagemut, für unsere Bahn, als erste elektrisch betriebene Normal-Bahn Europas, dieses Betriebssystem einzuführen, durch das eine Menge von Schwierigkeiten hinsichtlich der Betriebskosten, der Fahrpläne, der Überwindung der großen Steigungen und engen Kurven usw. beseitigt werden konnten. Nach den sorgfältigsten und einläßlichsten Untersuchungen und langen Verhandlungen mit den beiden Gesellschaften Brown-Boveri & Cie und Motor in Baden, die 1896/99 das Kanderwerk in Spiez erstellt hatten und mit größter Energie und erheblicher finanzieller Mithilfe für das neue Betriebssystem eintraten, gelang es, dieses durchzusetzen. Wenn seine Leistungsfähigkeit trotz unsern dringenden, von den kompetentesten Fachmännern unterstützten Vorstellungen durch die Kurzsichtigkeit und Bedenklichkeit der zuständigen Behörden nicht wenig beeinträchtigt worden ist, so hat es sich doch nach Überwindung der ersten Kinderkrankheiten 30 Jahre hindurch, insbesondere während des großen Krieges, trefflich bewährt.

Am 19. Juli 1899 fand die Eröffnungsfeier statt, der Eröffnungszug führte, wie damals die Presse feststellte, von Burgdorf bis Thun durch ein fortlaufendes Volksfest hindurch, und wenn auch die finanzielle Prosperität hinter den Erwartungen etwas zurückgeblieben ist, so ist doch die Prophezeiung des Spottvogels am Stationsgebäude von Bigenthal: «Es chräyt im ganzen Thal der Hahn: Oh wetsch, du chrumi Stangebahn» nicht in Erfüllung gegangen. Welchen Anteil die Burgdorf-Thun-Bahn an der wirtschaftlichen Entwicklung meiner engern Heimat hat, zeigt wohl am besten der Reihe blühender, stattlicher Ortschaften, die sie heute durchfährt.

## 2. Die Bernischen Kraftwerke (1903—1922)

Durch den elektrischen Betrieb der Burgdorf-Thun-Bahn bin ich, eigentlich als Laie, in das Elektrizitätswesen hinein gekommen, zuerst durch Berufung in die Verwaltung der Motor A. G. in Baden, der ich während langer Jahre angehörte, sodann 1903 als Mitglied und vom 1. Januar 1907 an bis Mitte 1922 als Präsident des Verwaltungsrates der Bernischen Kraftwerke A. G.

Sie sind bekanntlich aus der Vereinigung der beiden von der Gesellschaft Motor erstellten und finanzierten Kraftwerke in Hagneck und Spiez hervorgegangen. Bei ersteren hatten sich anlässlich der Konzessionsabtretung die seeländischen Gemeinden ein Rückkaufsrecht nach 20 Jahren, bei letzterem die Stadt Bern anlässlich des Abschlusses eines Stromlieferungsvertrages ein

Kaufrecht innert 5 Jahren vorbehalten. Der Vereinigung war eine Expertise hinsichtlich der technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse, über die Zukunftsentwicklung und über den Verkehrswert des Kanderwerkes durch eine aus Nationalrat Bangerter in Bern, Gemeinderat Herzog, Ingenieur daselbst, Dr. Blattner, Technikumslehrer in Burgdorf und mir zusammengesetzte Expertenkommission vorausgegangen, deren Gutachten zum Schlusse gelangte, daß insbesondere mit Rücksicht auf eine Erweiterungsfähigkeit durch Zuleitung der Simme dem ganzen Unternehmen eine günstige wirtschaftliche Entwicklung vorausgesagt werden könne.

Es lag dieser Vereinigung von allem Anfang an der Gedanke zu Grunde, der Jagd nach Wasserrechtskonzessionen zu Spekulationszwecken, wie sie bei der Erstellung der ersten bernischen Kraftwerke Wynau und Wangen zu Tage getreten waren, ein Ende zu machen und durch planmäßigen Ausbau der bernischen Wasserkräfte die rationelle Elektrizitätsversorgung des Kantons zu ermöglichen. Es ist auch das große Verdienst der Motor A. G. und der Firma Brown, Boveri & Cie, zur Verwirklichung dieses Gedankens in tatkräftiger und technisch vorzüglicher Weise mitgewirkt zu haben. Ich erinnere mich noch lebhaft einer Konferenz mit Herrn Direktor Boveri, an der auch Ständerat Kellersberger, ebenfalls Mitglied des Verwaltungsrates der Motor, teilnahm, wo die staatliche Beteiligung an der Finanzierung der neuen Gesellschaft besprochen wurde. Das Grundkapital wurde auf Fr. 5 500 000.— festgesetzt und blieb, bis auf den unbedeutenden Aktienbesitz der seeländischen Gemeinden und einiger Privater, ausschließlich in Händen der Motor A. G. Dagegen hatte sich die Kantonalbank von Bern im Anleihevertrag für das Obligationenkapital von Fr. 6 000 000.— das Recht vorbehalten, zwei Drittel der Aktien zum Nominalwerte zu übernehmen. Der Kaufpreis für das Kanderwerk mit den Wasserrechtskonzessionen an der Kander und Simme, den Stromlieferungsverträgen und sonstigen Zubehörden im Betrage von Fr. 4 885 000.— wurde durch das neue Aktienkapital von Fr. 3 000 000.— und der Rest aus dem Obligationenanleihen gedeckt. Mit meinen Freunden Nationalrat Bangerter, Bühler und Dinkelmann und Fürsprecher Eugen Grieb, Burgdorf, wurde ich von der außerordentlichen Generalversammlung am 30. September 1903 zum Mitglied des Verwaltungsrates gewählt und Nationalrat Will, der bisherige Präsident von Hagneck, rückte zum leitenden Direktor des ganzen Unternehmens vor.

Schon 1905 machte die Kantonalbank von ihrem Optionsrecht Gebrauch und als 1906 das Aktienkapital neuerdings auf 10 Millionen erhöht werden mußte, ging auf Grund getroffener Verständigung das gesamte Aktienkapital auf die Kantonalbank, bzw. den Staat Bern über. So ist der oben erwähnte Zweck der Überführung der bernischen Wasserkräfte in den Dienst des Gemeinwesens in der kurzen Zeit von 3 Jahren sozusagen reibungslos erreicht worden. An der formellen Einkleidung der ganzen Operation in die Form einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft im Interesse der für derartige groß-

**zügige Unternehmungen durchaus notwendigen größeren Bewegungsfreiheit habe ich nicht zum kleinsten Teile mitgewirkt.**

**Während den rund 20 Jahren, die ich dem Verwaltungsrate angehörte, sind von den bernischen Kraftwerken folgende Elektrizitätswerke erstellt worden: 1905 bis 1907 die Zuleitung der Simme zum Stauweiher von Spiez-Moos mit Stauweiher bei Brodhüsi und dem großen Viadukt über die Kander.**

**1907 bis 1911 das Kraftwerk Kandersteg-Kandergrund.**

**1910 bis 1913 das Kraftwerk Kallnach mit Stauwehr bei Niederried.**

**1917 bis 1921 das Kraftwerk Mühleberg mit dem Wohlensee als Staubecken, nach dem Projekt des Professor Narutowicz, nachmaliger Präsident der polnischen Republik, der das große patriotische Opfer, das er mit der Annahme dieses Amtes seinem Lande gebracht hat, mit dem Tode durch die Hand eines Tollwütigen büßen mußte.**

**1916 ist auch das Elektrizitätswerk Bannwil durch Erwerbung des gesamten Aktienkapitals der Wangener-Elektrizitätswerk A. G. mit Einschluß der Aare-Emmekanal A. G. in den Besitz der Bernischen Kraftwerke übergegangen.**

**Durch die Parallelschaltung aller dieser Kraftzentralen und durch die sorgfältig geleitete Zusammenarbeit der Nieder- und Hochdruckwerke ist die möglichst vollständige Ausnützung der gesamten zufließenden Wassermassen und damit eine außerordentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit erreicht worden. Aus den 26 656 000 K. w. h. Energieproduktion im Jahre 1904 sind im Jahre 1923 274 232 000 K. w. h. geworden, wozu noch 46 719 000 K. w. h. eingemieteter Fremdstrom kommen, so daß der Gesamtabsatz 1923 nicht weniger als 320 951 000 K. w. h. betragen hat. Dazu wird in wenigen Jahren die auf 540 000 000 K. w. h. veranschlagte Energieproduktion der zur Zeit im Bau begriffenen Oberhasli-Werke kommen. Ich habe an den Vorstudien und Vorarbeiten für dieses gewaltige Werk, die bis 1905 zurückreichen, noch während vielen Jahren teilgenommen und erinnere mich insbesondere an einen Aufenthalt an der Handeck, der willkommene Gelegenheit bot, das ganze Gebiet der Oberhasli-Werke und die bezüglichen Vorprojekte aller Art mit Generaldirektor Will und Professor Narutowicz zu besichtigen und zu besprechen.**

**Angesichts dieser ganzen ungeheuren Entwicklung muß ich immer aufs neue die eiserne Energie, den Weitblick, die technische Beherrschung der ganzen Materie und die außerordentliche Arbeitskraft des Generaldirektors Eduard Will bewundern, der sich aus eigener Kraft vom einfachen Graveur mit einfacher Volksschulbildung zum hochangesehenen Gründer und Leiter eines so großartigen Werkes und damit zu einem der verdienstvollsten und bedeutendsten Berner der letzten hundert Jahre hinaufgearbeitet hat. Viel zu früh ist er seinem Lebenswerke und dem Kreis seiner näheren Freunde und Mitarbeiter, zu denen zu zählen auch ich das große Glück und die große Ehre hatte, entrissen worden.**

Das Andenken an den einfachen, kraftvollen, hervorragenden Mann wird im Berner-Volke für alle Zeiten erhalten bleiben.

### 3. Die Ersparniskasse von Konolfingen (1886—1928)

Als im Frühjahr 1886 mein Vater plötzlich verstorben ist, hat man mir seine Nachfolgerschaft als Verwalter und Kassier der Ersparniskasse von Konolfingen nahe gelegt. Ich hatte, nachdem auf 1. Januar 1883 das schweizerische Obligationenrecht in Kraft getreten war, im Auftrage des Verwaltungsrates, dem ich seit einiger Zeit angehörte, die Anpassung ihrer Organisation an das neue Recht, nicht ohne Schwierigkeiten, in die Wege geleitet. Es war ihr 1847 auf Grund des Gesetzes vom 31. März 1847 als gemeinnützige Gesellschaft juristische Persönlichkeit verliehen worden und sie stand nach Aufhebung dieses Gesetzes durch das bernische Einführungsgesetz vor der Frage der Neuordnung ihrer Rechtsstellung. Trotzdem ihre Mitglieder keinerlei wirtschaftliches Interesse an ihrer Existenz haben und noch weniger ihnen irgendwelche pekuniäre Rechte und Pflichten ihr gegenüber zustehen, und trotzdem ihr Reservefonds im Falle der Auflösung zu gemeinnützigen Zwecken Verwendung finden *muß*, mußte sie sich, um juristische Persönlichkeit zu erhalten, statt wie sie es verlangt hatte, als wirtschaftlicher Verein im Sinne des Art. 717 alt O. R. als Genossenschaft im Handelsregister eintragen lassen.

Aus einem gewissen Pietätsgefühl gegenüber meinem Vater nahm ich nach anfänglichen Bedenken das Amt an, nachdem mir der Verwaltungsrat gestattet hatte, auf meine Rechnung und unter meiner Verantwortlichkeit die Kassiergeschäfte durch einen von mir bestellten und besoldeten Angestellten besorgen zu lassen. Mit ihm habe ich aber nach kurzer Zeit so schlechte Erfahrungen gemacht, daß auf 1. September 1890 Herr Notar F. Läderach, der bisher auf meinem Bureau tätig gewesen war, an seine Stelle trat; er ist später, da er sich durch äußerst gewissenhafte und treue Arbeit bestens bewährt hatte, im November 1908 als eigentlicher selbständiger Kassier der Anstalt gewählt worden. Die Verwalterstelle habe ich bis Ende 1928 weiterbekleidet und bin dann altershalber zurückgetreten.

Die Ersparniskasse hat sich während diesen fast 43 Jahren zu einer der größten und segensreichsten Sparkassen des Landes heraufgearbeitet und wenn man ihre Entwicklung an der Hand der nachfolgenden Zahlen etwas eingehender verfolgt, so wird man verstehen, daß die mir mit der Wahl zu ihrem Verwalter und Geschäftsführer zugefallene neue Arbeit mein Arbeitsfeld in recht erheblicher Weise vergrößert hat. Es sind bei der Anstalt während dieser Zeit gestiegen:

Der Bestand an Spareinlagen	von Fr. 7 211 925.—	auf Fr. 39 531 725.—
» » » Kassascheineinlagen	» » 2 028 500.—	» » 15 057 000.—
» » » Hypotheken	» » 8 476 500.—	» » 48 138 395.—
» » » Darlehen	» » 292 584.—	» » 5 630 966.—
» » » Wertschriften	» » 100 000.—	» » 3 085 860.—
» » » Reservefonds	» » 259 802.—	» » 2 828 483.—

Die Anstalt hat am 5. März 1928 ihr hundertjähriges Bestehen gefeiert und auf diesen Anlaß eine von mir verfaßte Denkschrift herausgegeben. Sie hat während dieser hundert Jahre ihren Zweck, den Sparsinn der Bevölkerung zu fördern und ihr, insbesondere dem Bauern- und Gewerbestand, durch Gewährung von Darlehen zu möglichst niedrigen und stabilen Zinssätzen zur Seite zu stehen, allezeit im Auge behalten. Hat doch der Zinssatz für Grundpfanddarlehen im ersten Range während dieser hundert Jahre im Verlauf von 51 Jahren 4 0/0 und während 27 Jahren 4 1/2 0/0 nicht überschritten. Erst infolge des unheilvollen Weltkrieges und all' seiner verhängnisvollen Nachwirkungen ist er in den letzten Jahren auf 5 und 5 1/4 0/0 gestiegen, aber während der ganzen Zeit seit der Errichtung der staatlichen Hypothekarkasse erheblich unter deren Ansätzen geblieben.

Als Verwalter der Kasse habe ich im Jahre 1912 den *Revisionsverband bernischer Banken und Sparkassen* gründen helfen, der sich all die Jahre her vorzüglich bewährt hat. Ich habe seither ununterbrochen seinem Vorstande angehört und die Ausgabe eines Korrespondenzblattes für seine Mitglieder veranlaßt und dasselbe in seinem rechtlichen Teil bis Ende 1924 redigiert.

## VII. POLITIK UND PARLAMENT

### 1. Politische Gesinnung und Partei

Trotzdem ich einer alten Familie mit konservativer Tradition entstamme, hat meine politische Gesinnung schon während der Studienjahre die freisinnig-demokratische Richtung eingeschlagen. Wie schon hievor angeführt, hatte ich mich in der Zofingia für die Erweiterung der Volksrechte durch das obligatorische Referendum, das durch das Gesetz vom 31. Oktober 1869 im Kanton Bern zur Einführung gelangte, eingesetzt, und bin 1872 für den Entwurf einer neuen Bundesverfassung, die unter dem Schlachtruf «Ein Recht, eine Armee!» die Erweiterung der Bundesgewalt bezweckte, eingestanden. Nachdem die Vorlage mit wenigen tausend Stimmen vom Schweizervolk verworfen worden war, nahm ich im Juni 1873 am Volkstag in Solothurn teil und lauschte mit großer Begeisterung den zündenden Worten des greisen Augustin Keller, die den Anstoß gaben zur Wiederaufnahme der Revisionsarbeit und zur Annahme der heute noch in Kraft stehenden Bundesverfassung von 1874, für die ich freilich meine Stimme nicht abgab, da ich in dem Dualismus