

**Zeitschrift:** Mitteilungen des Statistischen Bureaus des Kantons Bern  
**Herausgeber:** Statistisches Bureau des Kantons Bern  
**Band:** - (1945)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Der Finanzhaushalt des Kantons Bern 1916-1936  
**Autor:** [s.n.]  
**Kapitel:** VI: Die Beteiligung des Staates an wirtschaftlichen Betrieben  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-850414>

#### **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:** 12.01.2026

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

## VI. Die Beteiligung des Staates an wirtschaftlichen Betrieben

### A. Eisenbahnen

Aus der Erkenntnis heraus, dass die Erstellung und der Betrieb von Bahnen für die beteiligten Landesgegenden von grossem wirtschaftlichem Vorteil sei, hatte sich der Staat schon 1875 prinzipiell zur Mithilfe entschlossen, obschon der Privatinitiative nach wie vor der Anstoss zu allen diesbezüglichen Unternehmungen überlassen blieb<sup>1)</sup>). In der Folge stellte es sich heraus, dass der Bau vieler volkswirtschaftlich wichtiger Linien nur möglich war, wenn die Staatsbeteiligung grössere Dimensionen annahm; es folgten sich dann auch eine Reihe von Gesetzen, die steigende Ansätze der Aktienbeteiligung vorsahen. Neben diesen ordentlichen Subventionen wurden immer wieder ausserordentliche Beihilfen — meist in Form von Aktienbeteiligungen — gewährt (z. B. der Lötschbergbahn 1 Million für den Alpendurchstich). Nach der Uebernahme der Hauptlinien durch den Bund erstreckte sich die Tätigkeit des Kantons neben der Lötschbergbahn nur noch auf Nebenbahnen, die sogenannten Dekretbahnen.

Bei Beginn des Krieges war das Gesetz vom 7. Juli 1912 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen in Kraft. Es zeichnete sich insbesondere dadurch aus, dass es die maximalen Ansätze des früheren Gesetzes (1897) nur noch Bahnen mit elektrischem Betrieb gewährte. Mit Bezug auf die Lötschbergbahn ermächtigte es den Grossen Rat, die Staatsgarantie für die Zinsen eines vierprozentigen Hypothekaranleihens zweiter Hypothek im Betrage von 42 Millionen auszusprechen, eine Massnahme, deren Tragweite damals offenbar unterschätzt wurde.

Zu Beginn unserer Untersuchungsperiode, 1916, schienen also die Aufgaben, die der Kanton auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu erfüllen sich vorgenommen hatte, abgeschlossen zu sein. Die Eröffnung der Lötschbergbahn am 15. Juli 1913 war die Krönung der bernischen Eisenbahnpolitik gewesen, hatte sie doch die stets erstrebte Transitlinie von Norden nach Süden gebracht. 1915 wurde noch die Ergänzungslinie Münster-Lengnau in Betrieb gesetzt, die 1911 begonnen worden war. Andere noch bestehende Projekte wurden durch den Krieg — man ist vom heutigen Standpunkt aus versucht zu sagen glücklicherweise — unmöglich gemacht.

Bei der grossen Belastung des Staatshaushaltes durch die unabträglichen Investitionen und insbesondere durch die Zinsengarantie für die Lötschbergbahn konnte nichts erwünschter sein als ein Abschluss der bisherigen Evolution.

Der Kriegsausbruch brachte sofort eine Erhöhung der Betriebskosten mit sich, die vielen, finanziell schwachen privaten Bahnen Betriebsdefizite verursachte, welche für sie auf die Dauer untragbar waren. Der Bund erliess, um den Betrieb

<sup>1)</sup> Dieses Prinzip wurde von 1864 bis zur Uebernahme der Hauptlinien durch den Bund durch die sogenannte erste Staatsbahn durchbrochen.

zu ermöglichen, den BB vom 18. Dezember 1918. Zusammen mit den beteiligten Kantonen, die ihrerseits die Gemeinden herbeiziehen konnten, wurden Darlehen gegeben (teilweise durch Abdeckung von Defiziten), wobei Bund und Kanton je die Hälfte übernahmen. Der Zinsfuss war variabel, die Frist zur Tilgung 5 eventuell 10 Jahre.

Die fortgesetzten Schwierigkeiten der Versorgung der Bahnen mit Kohlen, Rollmaterial usw. stiegen ins Ungemessene und brachten die Prüfung des Umbaus sämtlicher Bahnen für den elektrischen Betrieb mit sich.<sup>1)</sup> Die Tonne Kohle, die in der Vorkriegszeit zu Fr. 40 franko Bern erhältlich gewesen war, kostete nach Mitte Mai 1918 Fr. 260. Unter derartigen Umständen war es nicht verwunderlich, dass in einem Bericht des Regierungsrates die Elektrifikation als dringend bezeichnet wurde, obschon die dazu nötigen Dinge, wie Kraft, Kupfer, Lokomotiven usw., nur schwierig und dazu noch zu unverhältnismässigen Preisen erhältlich waren. Die Bahnen, die den Fahrbetrieb bereits stark eingeschränkt hatten, konnten aus eigener Kraft nichts mehr unternehmen; es war mit Betriebseinstellungen zu rechnen, was Stockungen in der Lebensmittelversorgung hätte mit sich bringen müssen. Der Staat hatte also die Wahl zwischen ständigen Betriebszuschüssen und der Umbaufinanzierung und entschloss sich für letzteres.

Auf eidgenössischem Boden war unterdessen das „BG vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen zum Zweck der Einführung des elektrischen Betriebes“ erlassen worden, das den für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben wichtigen privaten Unternehmungen Darlehen des Bundes verschaffte, „sofern dadurch die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung nachweisbar gehoben werden kann“. Die Höhe betrug bis 50 % der Kosten zu einem Minimalzins von 3 % unter der Bedingung, dass die beteiligten Kantone und Gemeinden ihrerseits die andere Hälfte zu gleichen Bedingungen gewährten. Der Kanton Bern schuf die dazu nötigen Voraussetzungen im „Gesetz vom 21. März 1920 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen“, wo es in Art. 20 heisst: „Beteiligt sich der Bund gemäss BG usw. an den Umwandlungskosten, so ist der Grosse Rat ermächtigt, dem Bunde gegenüber die Erklärung abzugeben, dass der Staat die in jenem BG dem Kanton zugemuteten Leistungen übernimmt.“

Mitte 1922 gelangte eine Vorlage in der Bundesversammlung zur Sprache, die die Gewährung von Elektrifikationsdarlehen an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS, die Gürbetalbahn, die Spiez-Erlenbach-Bahn, die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und die Bern-Schwarzenburg-Bahn zum Gegenstand hatte.

Dabei wurden über die betreffenden Linien folgende Angaben gemacht:

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS verzeichnete auf Jahresschluss 1920 einen Passivsaldo von Fr. 21 747 571, der sich jährlich vermehren musste. Für die anderen genannten Linien waren die Verhältnisse wenn möglich noch bedenklicher, wie die folgende Tabelle zeigt.

<sup>1)</sup> Gutachten waren zwar schon 1909 eingeholt worden, aber trotz der nicht ungünstigen Schlussfolgerungen der Experten fehlte das Zutrauen.

## Die Verhältnisse von vier Bahnen Ende 1920

	Spiez-Erlenbach-Bahn	Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	Gürbetal-Bahn	Bern-Schwarzenburg-Bahn
Eröffnungsjahr . . . . .	1897	1902	1901	1907
Baukosten Ende 1920 (inkl. unvollendete Bauten u. Elektrifikation)	4 527 000	9 147 000	10 701 000	5 023 000
Baukosten Ende 1920 per Kilometer	429 520	384 802	345 830	286 294
Anlagekapital:				
Aktienkapital . . . . .	1 000 000	4 005 000	2 770 000	1 730 000
Davon: im Besitze des Kantons	637 500	3 120 000	1 724 500	980 000
im Besitze v. Gemeinden	290 000	682 000	830 500	520 750
im Besitze von Privaten	72 500	203 000	215 000	229 250
Anleihen . . . . .	677 000	1 300 000	947 000	750 000
Bankvorschüsse usw. . . . .	305 000	745 800	241 000	—
Betriebseinnahmen 1913 . . . . .	280 006	521 350	665 963	255 887
1920 . . . . .	481 598	694 309	1 410 176	672 056
Betriebsausgaben 1913 . . . . .	167 963	333 728	501 409	221 410
1920 . . . . .	360 969	668 962	1 464 649	663 784
Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung	— 1 132	21 100	— 6 796	— 14 096
	1920	— 10 625	— 158 895	— 300 473
Kosten des Brennmaterials 1913	37 615	88 145	110 677	56 296
	1920	59 677	116 145	589 983
				212 597

Die Parität zwischen Elektrizitätsbetriebskosten und Dampfbetriebskosten hatte sich nach den Preisstürzen auf dem Kohlenmarkt ganz zugunsten der Kohle verschoben. Die Elektrifikation belastete die Bahnen schwer, da sie in der teuersten Zeit durchgeführt worden war und weil wegen der sinkenden Frequenz (Wirtschaftskrise) keine Möglichkeit der Ausnützung der Anlagen gegeben war. Verkehrsrückgang einerseits und gesteigerte Betriebsausgaben anderseits machen es verständlich, dass der Bund nach besonderen Kautelen für die zu gewährende Unterstützung Ausschau hielt. Der Kanton lehnte die verlangte Zinsengarantie ab, gewährte aber dem Bund einen Vorrang in bezug auf Verzinsung und Pfandrang. Ferner gab er eine Kautions von Fr. 500 000, die als Deckung allfälliger Zinsrückstände von Elektrifikationsdarlehen dienen sollte, indem der Bund diesen Betrag vorläufig nicht rückvergütete (der Kanton hatte die gesamten Kosten vorgeschossen).

Am 21. Oktober 1922 wurden die am 23. Juni 1922 vom Bundesrat mit dem Kanton Bern und den erwähnten Bahnen abgeschlossenen Vereinbarungen von der Bundesversammlung genehmigt. Die Darlehen betrugen:

Berner Alpenbahnen BLS . . . . .	Fr. 4 570 000
Gürbetalbahn . . . . .	„ 6 030 000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn . . . . .	„ 2 960 000
Spiez-Erlenbach-Bahn . . . . .	„ 2 270 000
Bern-Schwarzenburg-Bahn . . . . .	„ 2 370 000
Total	Fr. 18 200 000

davon übernahm der Bund die Hälfte . . . . . „ 9 100 000

Der Bundesanteil des Elektrifikationsdarlehens — die als Ganzes nach Gesetz einen hypothekarischen Vorrang vor allen anderen Verbindlichkeiten hatten — musste vor allen Schulden irgendwelcher Art, die nicht Betriebsausgaben im strengsten Sinne des Wortes sind, verzinst und amortisiert werden.

Am 13. Dezember 1927 wurde der Vereinbarung zwischen dem Bundesrat, den Kantonen Bern und Neuenburg und der Bern-Neuenburg-Bahn die Genehmigung erteilt. Diese wies folgende Verhältnisse auf:

Eröffnungsjahr	1901
Baukosten Ende 1926 . . . . .	13 062 000
Baukosten Ende 1926 per km . . . . .	304 476
Baukapital:	
Aktien . . . . .	Fr. 6 000 000
I. Hypothek (4½ %) . . . . .	„ 6 000 000
II. Hypothek (bedingter Zins bis 4½ %) . . . . .	„ 1 280 000 13 280 000
Betriebseinnahmen 1914 . . . . .	1 306 125
1920 . . . . .	2 439 414
1926 . . . . .	2 170 483
Defizite der Gewinn- und Verlustrechnung	
1914 . . . . .	451 427
1920 . . . . .	1 036 015
1926 . . . . .	1 763 223

Das bereits angeführte Gesetz vom 21. März 1920 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen enthält noch folgende wichtigen Bestimmungen:

Der Staat kann sich an einer Anzahl geplanter Strecken, die in Art. 1 aufgezählt werden, mit Aktien beteiligen. Dabei dürfen aber bei normalspurigen Bahnen mit elektrischem Betrieb 40 % des Anlagekapitals oder Fr. 170 000 per km auf bernischem Gebiet gebauter Bahnstrecke nicht überschritten werden. Für schmalspurige Bahnen mit elektrischem Betrieb sind die respektiven Zahlen 45 % und Fr. 120 000. An Bahnen mit Dampfbetrieb werden nur ausnahmsweise Beiträge ausgerichtet, die 50 % derjenigen für elektrische Bahnen nicht übersteigen dürfen. Für Brücken und Tunnelbauten können bis Fr. 250 000 pro km ausgerichtet werden.

Es ist ein Finanzausweis nötig, der vom Grossen Rat genehmigt werden muss; dabei ist wirtschaftlich nicht lebensfähigen Unternehmen die Genehmigung des Finanzausweises zu versagen. Staatsbeteiligung ist nur möglich, wenn maximal  $\frac{1}{3}$  des Anlagekapitals auf dem Anleihensweg zu beschaffen ist und wenn die Aktien des Staates keinen Stimmrechtsbeschränkungen unterliegen. (OR 692 und Art. 22 des BG vom 27. März 1896 betreffend das Rechnungswesen der Eisenbahnen: In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechts bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Kantonen in bezug auf die Stimmbeteiligung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugnis, derartige Verhältnisse durch die Konzession oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.)

Ausser an Eisenbahnen kann der Staat auch an die Einrichtung und den Betrieb anderer Verkehrsmittel einen Beitrag leisten, sofern sie einem volkswirtschaftlichen Bedürfnis entsprechen, bestimmt Art. 15, der die Grundlage für die Subventionierung der verschiedenen Autobuslinien bildete, die in der Folge an Stelle der Eisenbahnen errichtet wurden.

Zur Förderung der Einführung des elektrischen Betriebes bei Dampfbahnen, an denen der Staat beteiligt ist, sind folgende maximale Beiträge an die Umwandlungskosten vorgesehen: 20 %, jedoch maximal Fr. 50 000 je km bei Normalspurbahnen, 35 % resp. Fr. 30 000 bei Schmalspurbahnen und bei der Burgdorf-Thun-Bahn und der Emmentalbahn 20 % resp. Fr. 50 000 für die Umwandlung vom Drehstrom- auf das Einphasenstromsystem. Dabei ist noch die Gewährung von Darlehen möglich; zusammen mit der Aktienbeteiligung dürfen aber nicht 50 % der Umwandlungskosten übersteigen werden. Die Kantonsbeteiligung wird ferner davon abhängig gemacht, dass die beteiligte Landesregierung sich mit einem den Verhältnissen entsprechenden Anteil an den Kosten beteiligt (Uebernahme von Aktien oder eines Teils des vom Kanton gewährten Darlehens).

Was die Beteiligung des Staates beim Betrieb anbetrifft, so kann der Grosse Rat innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz den mit Staatshilfe gebauten Bahnen, wenn sie in finanziell schwieriger Lage sind, verzinsbare Vorschüsse machen, deren Gesamtbetrag jedoch 10 % des Anlagekapitals nicht übersteigen darf. Der Staat kann sich ferner an der Hilfeleistung beteiligen, welche den infolge des Krieges in Schwierigkeiten geratenen Bahnen gemäss BB vom 18. Dezember 1918 „betreffend Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen durch Gewährung von Vorschüssen“ zuteil wird.

Als Gegenleistung behält sich der Staat grosse Rechte in bezug auf Vertretung in den Gesellschaften, Eingriffe in die Organisation usw. vor. Dazu hat der Grosse Rat die Ermächtigung, die Bewilligung von Subventionen zeitweise einzustellen, wenn das Gleichgewicht im Staatshaushalt dies erfordert (Art. 37).

Zur *Beschaffung der Mittel* sollten Anleihen bis zu 30 Millionen Franken dienen, sofern die Mittel des Staates nicht ausreichten. Um die Unterbringung der Darlehenstitel zu erleichtern, können diese zu den grundpfändlich versicherten Forderungen gezählt werden, die zu den den Sparkassen gewährten Steuervergünstigungen berechtigen. (Art. 39 in Abänderung der Art. 33 und 50, Zif. 2 des Steuergesetzes vom 7. Juli 1918.)

Art. 41 verfügt zum Schluss die Aufhebung des Gesetzes vom 7. Juli 1912 „betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen“ mit Ausnahme von Art. 19, der die Zinsengarantie für das Anleihen II. Hypothek der Berner Alpenbahn enthält. Diese ist alljährlich eine grosse Belastung für den Finanzhaushalt, kostete sie doch in den letzten Jahren Fr. 1 680 000, zeitweise fast 2,5 Millionen. Als weitere Garantieleistung tritt diejenige für Obligationen I. Ranges dem Bund gegenüber hinzu, die ab 1932 in Kraft trat, da die BLS nur noch einen variablen Zins bezahlte (Folge der zweiten Sanierung).

In der *Weltwirtschaftskrise* kamen die verschiedenen Bahnen, die sich in der Zwischenzeit notdürftig hatten über Wasser halten können, neuerdings in schwere Bedrängnis, was wieder einen Eingriff des Staates nötig machte. Am 13. April 1933 wurde ein dringlicher Bundesbeschluss „über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmen“ erlassen.<sup>1)</sup> Er stützte sich im wesentlichen auf den bereits zitierten BB vom 18. Dezember 1918 über die Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen, der zur Unterstützung von insgesamt 15 Unternehmungen mit einem Darlehensbetrag von 4,032 Millionen Franken (für den Bund also 2,016 Millionen Franken) geführt hatte, von denen 1933 noch ungefähr die Hälfte ausstehend waren.

Die Unterstützung erstreckt sich wiederum ausschliesslich auf Unternehmungen, „deren Betrieb für die Volkswirtschaft von erheblicher Bedeutung ist und die sich auf die Dauer selber zu halten vermögen“, wenn infolge der Krise die Einnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben nicht mehr ausreichen. Es werden niedrig verzinsliche Darlehen ausgerichtet, deren hälftige Teilung zwischen Kanton und Bund vorgesehen ist. Neben oder anstatt der finanziellen Hilfeleistung können Erleichterungen in bezug auf die konzessionsmässigen oder gesetzlichen Verpflichtungen gewährt werden, und zwar auch für solche Unternehmungen, die keinen Anspruch auf finanzielle Unterstützung haben.

Der Bundesbeschluss war bis Ende 1937 befristet, wurde aber bis Ende 1939 verlängert.

Aus der vorangegangenen Zusammenstellung der Gesetzgebung geht hervor, dass man neben der Aktienbeteiligung (Subventionsaktien) auch eine Obligationenbeteiligung kennt. Eine besondere Stellung nehmen ferner die Elektrifikationsdarlehen und die Vorschüsse ein.

### *I. Die Aktienbeteiligung*

Diese Beteiligungen waren schon zu Beginn der untersuchten Periode — und heute sind sie es noch vielmehr — die schwachen Punkte der Staatsbilanz. Wenn auch bei der Bewilligung der Kredite klar gewesen war, dass lange nicht alle Kapitalien als sicher angelegt gelten konnten, so hatte doch niemand ahnen können, welch schwere Schläge die Bahnen im Weltkrieg und in der Weltwirtschaftskrise treffen würden.

Die Aktienbeteiligung des Staates und die Namen der verschiedenen Linien sind aus den nachfolgenden zwei Tabellen ersichtlich; diese geben auch einen Ueberblick über die Grösse der subventionierten Unternehmungen, über deren Grundkapitalien und damit über den prozentualen Umfang der staatlichen Beteiligung.

<sup>1)</sup> Vorgängige anderweitige Erleichterungen rein gesetzgeberischer Natur — wie z. B. der BRB vom 29. November 1932 betreffend vorübergehende Abänderung der Verordnungen über die Gläubigergemeinschaft — hatten zu einer endgültigen Lösung der Probleme nicht ausgereicht.

**Stand des Eigen- und Fremdkapitals  
sowie der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnen auf Ende 1936**

*1. Normalspurbahnen*

Name und Jahr der Betriebseröffnung	Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
	Aktien	Anleihen	Schwebende Schuld	Total	nominell	Buchwert
1. Emmentalbahn:						
a) Burgdorf-Solothurn . . .	1875	5 880 500	5 500 000	1 410 108	12 790 608	1 542 000
b) Burgdorf-Langnau . . .	1882	—	—	—	—	—
2. Langenthal-Huttwil-Bahn . .	1889	1 252 000	89 063	615 786	1 956 849	419 500
3. Huttwil-Wolhusen-Bahn . .	1895	1 837 000	250 000	—	2 087 000	160 000
4. Spiez-Erlenbach-Bahn . .	1897	1 000 000	2 497 900	22 674	3 520 574	849 500
5. Burgdorf-Thun-Bahn. . .	1899	4 133 350	4 500 000	259 580	8 892 930	2 109 550
6. Pruntrut-Bonfol-Grenze . .	1901/10	566 200	968 400	47 604	1 582 204	171 800
7. Bern-Neuenburg-Bahn . .	1901	3 680 000	15 138 223	161 869	18 980 092	2 662 000
8. Gürbetalbahn . . . . .	1901	2 770 000	6 294 835	1 646 320	10 711 155	1 725 000
9. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	1902	2 803 500	4 946 813	22 625	7 772 938	2 184 000
10. Saignelégier-Glovelier-Bahn	1904	1 100 000	676 244	54 450	1 830 694	500 000
11. Sensetalbahn . . . . .	1904	668 280	780 600	65 570	1 514 450	484 320
12. Freiburg-Murten-Ins-Bahn	1898/1903	3 175 000	585 846	192 815	3 953 661	64 500
13. Bern-Schwarzenburg-Bahn	1907	1 730 000	2 836 324	979 276	5 545 600	980 000
14. Solothurn-Münster-Bahn .	1908	3 330 600	3 927 960	161 865	7 420 425	474 000
15. Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen-Bahn .	1908	1 301 850	640 853	1 630	1 944 333	795 825
16. Berner Alpenbahn, BLS (inkl. Thunerseebahn u. Dampfschiffge- sellschaft Thuner- und Brienzsee)	1896/1893	59 783 500	119 665 903	7 819 686	187 269 089	23 839 000
17. Huttwil-Eriswil-Bahn . .	1913	—	—	—	—	—
Total Normalspurbahnen . . .		95 011 780	169 298 964	13 461 858	277 772 602	38 560 995
						28 654 027

*2. Schmalspurbahnen*

Name und Jahr der Betriebseröffnung	Kapital				Aktienbeteiligung des Staates	
	Aktien	Anleihen	Schwebende Schuld	Total	nominell	Buchwert
1. Tramelan-Tavannes-Noir- mont (inkl. Elektrifikation)						
1884/1913	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2. Saignelégier - La Chaux-de- Fonds - Bahn . . . . .	2 070 000	80 000	59 768	2 209 768	1 108 000	1 108 000
3. Vereinigte Bern-Worb- Bahnen . . . . .	1 425 000	325 000	58 783	1 808 783	352 000	352 000
4. Montreux-Berner Oberland u. Zweisimmen-Lenk-Bahn	1898	2 237 950	1 662 600	265 824	4 166 374	1 238 560
5. Langenthal-Jura-Bahn . .	1901/1911	7 903 650	10 776 000	585 322	19 264 972	1 500 000
6. Mett-Meinisberg-Bahn . .	1907	942 000	400 000	33 997	1 375 997	463 500
7. Biel-Täuffelen-Ins-Bahn. .	1913	664 400	45 000	102 814	824 214	303 680
8. Solothurn-Zollikofen-Bern .	1916	1 690 000	1 564 900	227 438	3 482 338	1 037 200
9. Solothurn-Niederbipp-Bahn	1916	4 556 500	3 203 000	336 686	8 096 186	2 094 000
10. Langenthal-Melchnau-Bahn	1918	1 872 000	617 600	515 157	3 004 757	402 500
11. Steffisburg-Thun-Interlaken	1917	987 000	300 000	372 758	1 659 758	567 500
Total Schmalspurbahnen . . .		25 658 500	20 674 100	2 964 573	49 297 173	9 228 440
Normalspurbahnen (Re- kapitulation) . . . . .		95 011 780	169 298 964	13 461 858	277 772 602	38 560 995
Gesamttotal		120 670 280	189 973 064	16 426 431	372 069 775	47 789 435
						37 780 667

Dazu kommen noch die Aktien, die sich bei den von der *Kantonalbank* übernommenen Wertpapieren befinden, nämlich:

	Fr.
Berner Alpenbahngesellschaft, Prioritäten I. Rang . . . . .	3 947 364
Berner Alpenbahngesellschaft, Prioritäten II. Rang . . . . .	1 669 400
Berner Alpenbahngesellschaft, Genussscheine . . . . .	400
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn . . . . .	350
Solothurn-Münster-Bahn . . . . .	1 200
Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn . . . . .	24 750
Pruntrut-Bonfol-Bahn . . . . .	96 300
	<hr/>
Total	5 739 764

Ferner sind noch die im Besitz des Staates befindlichen Aktien von Berg- und ausserkantonalen Bahnen hinzuzurechnen. Es handelte sich 1936 um folgende drei Posten:

	Fr.
Leuk-Leukerbad . . . . .	5 000
Berner-Oberland-Bahnen . . . . .	7 600
Jungfraubahn . . . . .	63 000
	<hr/>
Total	75 600

*Damit betrug der gesamte Aktienbesitz des Staates Fr. 43 596 031.*

## *II. Die Obligationenbeteiligung*

Solange noch andere, für die Bahnen günstigere Subventionsmöglichkeiten bestanden, hatten die Obligationen wenig Bedeutung als Mittel der Beteiligung. Sie erlangten vermehrte Wichtigkeit, als trotz steigenden Finanzbedarfs die Eisenbahnpapiere auf dem freien Markt schwer Absatz zu finden begannen. Ein Teil der Papiere stammt ferner aus der Umwandlung von Vorschüssen, Darlehen usw. anlässlich von Sanierungen.

In der folgenden Zusammenstellung sind zwei Kategorien von Obligationen enthalten, nämlich diejenigen, die sich immer im Besitze des Staates befunden haben und die, die von der Kantonalbank übernommen wurden. Der weitaus grösste Teil, nämlich 40,25 Millionen — mehr als  $\frac{3}{4}$  — betreffen die Berner Alpenbahn.

In der Staatsrechnung 1936 werden folgende Obligationen von Bahnen ausgewiesen:

Im Stammvermögen und im Betriebsvermögen:

	Fr.
Frutigen-Brig, I. Hypothek . . . . .	2 088 455
Frutigen-Brig, II. Hypothek . . . . .	13 154 382
Münster-Lengnau, I. Hypothek . . . . .	3 314 345
Berner Alpenbahn-Gesellschaft, Schuldchein . . . . .	200 000
Spiez-Erlenbach-Bahn . . . . .	26 200
Berner Oberland-Bahnen . . . . .	43 800
	<hr/>
18 827 182	

In den von der Kantonalbank übernommenen Wertpapieren:

	Fr.
Frutigen-Brig, I. Hypothek . . . . .	5 419 500
Spiez-Frutigen, I. Rang . . . . .	800 000
Scherzligen-Bönigen, I. Hypothek . . . . .	8 000
Scherzligen-Bönigen, II. Hypothek . . . . .	13 000 000
Münster-Lengnau, I. Hypothek . . . . .	73 000
Thuner- und Brienzsee-Dampfschiffgesellschaft . . . . .	79 000
Bern-Neuenburgbahn, III. Rang . . . . .	4 291 900
Gürbetalbahn, I. Hypothek . . . . .	898 000
Bern-Schwarzenburg-Bahn, I. Hypothek . . . . .	708 000
Spiez-Erlenbach-Bahn . . . . .	48 000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, II. Hypothek . . . . .	64 000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, III. Hypothek . . . . .	6 400
Solothurn-Münster-Bahn, I. Hypothek . . . . .	12 000
Sensetalbahn, I. Rang . . . . .	350 000
Ramsei-Sumiswald-Huttwil, I. Rang . . . . .	220 000
Langenthal-Melchnau-Bahn, I. Hypothek . . . . .	150 000
Pruntrut-Bonfol-Bahn . . . . .	330 000
Spiez-Frutigen, Schuldschein . . . . .	2 200 000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, Schuldschein . . . . .	883 900
Sensetalbahn, Schuldschein . . . . .	243 600
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, Schuldschein . . . . .	757 600
	<hr/>
	30 542 900
Total Obligationen und Beteiligungen . . . . .	49 370 082

Die einzige Bahn, die jährlich von diesen Kapitalien abträgt, ist die Spiez-Erlenbach-Bahn. Ihre Rückzahlungen belaufen sich auf Fr. 1000 bis Fr. 4000.

*III. Die Elektrifikationsdarlehen und die Vorschüsse*

Die Elektrifikationsdarlehen und die Vorschüsse, von denen bereits die Rede war, stehen im Rang vor allen anderen Verpflichtungen. Wenn eine Linie Ueberschüsse erzielt, so zahlt sie von diesen Darlehen zurück.

Ende 1936 waren noch folgende Beträge ausstehend:

Elektrifikationsdarlehen (Stammvermögen):

	Fr.
Berner Alpenbahn . . . . .	2 028 543
Spiez-Erlenbach-Bahn . . . . .	762 642
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn . . . . .	1 037 920
Gürbetalbahn . . . . .	2 139 869
Bern-Schwarzenburg-Bahn . . . . .	772 289
Bern-Neuenburg-Bahn . . . . .	1 465 382
Solothurn-Münster-Bahn . . . . .	203 164
	<hr/>
	8 409 809

Vorschüsse (Betriebsvermögen):

Berner Alpenbahn, Zinsengarantie . . . . .	22 590 860
Elektrifikation bernischer Dekretsbahnen . . . . .	2 390 591
Pruntrut-Bonfol-Bahn . . . . .	191 350
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn . . . . .	488 613
	<hr/>
Uebertrag	25 661 414

	Fr.
Uebertrag	25 661 414
Senetalbahn . . . . .	125 456
Ramsei-Huttwil-Bahn . . . . .	33 646
Langenthal-Melchnau-Bahn . . . . .	82 750
Saignelégier-Glovelier-Bahn . . . . .	181 157
Langenthal-Huttwil-Eriswil-Bahn . . . . .	8 478
Ligerz-Tessenberg, Drahtseilbahn . . . . .	65 000
Bielersee-Dampfschiffgesellschaft . . . . .	220 300
Oberaargauische Autokurse . . . . .	11 981
Pensionskasse bernischer Dekretsbahnen . . . . .	5 327
	<hr/>
	26 395 509
Elektrifikationsdarlehen und Vorschüsse . . . . .	<u>34 805 318</u>

Für die übernommenen Wertpapiere der Kantonalbank eröffnet diese einen Kontokorrent, der 1936 Fr. 36 282 664 an Passiven auswies.

#### *IV. Zusammenfassung*

Die gesamte Beteiligung des Staates an den Bahnen beträgt somit:

Aktien:	Fr.
Staat . . . . .	37 856 267
Von der Kantonalbank übernommen . . . . .	5 739 764
Obligationen . . . . .	49 370 082
Elektrifikationsdarlehen . . . . .	8 409 809
Vorschüsse . . . . .	26 395 509
	<hr/>
<i>Total</i>	<u>127 771 431</u>

Von der gewaltigen jährlichen Belastung des Staates kann man sich auf Grund dieser Zahlen leicht ein Bild machen. Allein in der Berner Alpenbahn investierte der Kanton einen Aktienbetrag von ursprünglich Fr. 34 791 800, der im Laufe der Sanierungen auf Fr. 23 841 000 herabgesetzt wurde. An Obligationen besitzt er über 40 Millionen, die wie die Aktien so gut wie ganz ertraglos blieben. Zu diesen Lasten kommt noch die Zinsengarantie zugunsten der Gläubiger der II. Hypothek Frutigen-Brig, die bis 1936 auf Fr. 22 590 860 aufgelaufen war.

Um den Bedarf für diese Anlagen zu decken, musste der Kanton Obligationenanleihen im Betrage von 136 Millionen Franken aufnehmen, und er hat weitere 36 Millionen bei der Kantonalbank zu verzinsen, was zusammen jährlich 6,4 Millionen Franken kostet. Dazu kommt die schon erwähnte Zinsengarantie für die Berner Alpenbahn in der Höhe von 1,6 Millionen Franken jährlich; die Schuldverpflichtung aus Eisenbahnpapieren bei der schweizerischen Eidgenossenschaft macht 0,5 Millionen aus. Alles zusammen ergibt somit 8,5 Millionen Franken, die jährlich aus dem Steuerertrag des Staates zu bezahlen sind.

Die wenig günstige Entwicklung der bernischen Dekretsbahnen und der Berner Alpenbahn geht mit aller Deutlichkeit aus der folgenden Aufstellung hervor:

	1926	1929	1934	1935	1936
Betriebseinnahmen (in 1000 Fr.) . .	31 628	35 328	27 592	26 107	24 798
Betriebsausgaben (ohne Kosten zu Lasten der Erneuerung) (in 1000 Fr.)	24 745	25 421	23 107	22 644	21 555
Betriebsüberschuss (in 1000 Fr.) . .	6 883	9 907	4 485	3 463	3 243
Verfügbarer Ertrag für Fremdkapitalverzinsung, Amortisationen, Abschreibungen und Eigenkapitalverzinsung (ohne Einlagen in den Erneuerungsfonds)					
in % des ertragsberechtigten Kapitals	1,95 %	2,41 %	0,75 %	0,46 %	0,39 %
Zinserträge der staatlichen Beteiligungskapitalien, die in der Staatsrechnung zur Verbuchung gelangen, in % des Buchwertes . . . . .	1,19 %	2,35 %	0,96 %	0,81 %	0,72 %

Diese Zahlen bedürfen keines Kommentars.

Die ununterbrochenen Anstrengungen des Staates, durch Betriebsgemeinschaften, Fusionen usw. den Betrieb der von ihm beeinflussten Linien zu vereinfachen und zu verbilligen, waren 1936 so weit fortgeschritten, dass praktisch keine weiteren Möglichkeiten mehr bestanden. Dagegen versprechen die technischen Verbesserungen, insbesondere der Leichtverkehr, noch Erfolge.

Eine gewisse Besserstellung, die allerdings vorerst keine Folgen zeitigen wird, erfuhr der Kanton im Jahre 1936 dadurch, dass der Bund erstmals auf die Vorrangstellung verzichtete, die ihm für seine Anteile an den Elektrifikationsdarlehen zukam (BG vom 2. Oktober 1919); die Möglichkeit, dass die Anleihen in den Zinsgenuss kommen, wurde dadurch grösser.

## B. Kraftwerke

### 1. Die Bernischen Kraftwerke

#### a) Entstehung

In der ersten Periode der Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft lag die Initiative ganz in den Händen grosser Privatgesellschaften meist ausländischen Ursprungs und einiger Gemeinden.

Erst im Jahre 1903, also mehr als 10 Jahre nach der Erstellung der ersten Werke, griff der Staat mit Hilfe der Kantonalbank in die Entwicklung ein. Letztere schloss mit der Gesellschaft „Motor“ einen Vertrag ab, in dem sie sich das Recht einräumen liess, innert einer bestimmten Frist  $\frac{2}{3}$  des Aktienkapitals der „Vereinigten Kander- und Hagneckwerke“ zu übernehmen. Sie machte im Einverständnis mit der Regierung von dieser Option Gebrauch und brachte damit die zwei damals bedeutendsten Werke unter die Kontrolle des Staates.

Diese Massnahme bezweckte ursprünglich die Staatsbeteiligung nur in zweiter Linie; für viel grösser hielt man das Interesse der Gemeinden, denen die

Aktien zuerst angeboten wurden. Da diese keine Lust zeigten, sich an dieser für die Erwerbsverhältnisse weiter Kreise des Kantons so ausserordentlich wichtigen Institution zu beteiligen, blieb der Staat allein<sup>1)</sup>.

Da die Organisationsform des neuen Unternehmens als Aktiengesellschaft des privaten Rechts durch die Entwicklung gegeben war und auch für die Zukunft günstig schien, wurde sie belassen. Die Vereinigten Kander- und Hagneckwerke bzw. die Bernischen Kraftwerke wurden so zu einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung, d. h. zu einer Unternehmung, deren Aktienkapital teils von öffentlichen Körperschaften, teils von Privaten aufgebracht wird, die — entsprechend den Eigentumsverhältnissen — auch deren oberste Leitung gemeinsam besorgen. Es sei nur beiläufig erwähnt, dass diese in der Elektrizitätswirtschaft heute häufige Erscheinung (NOK usw.) damals ein Novum war.

### *b) Entwicklung seit 1916*

Der zunehmende Mangel an Kohle, Petrol usw. verschaffte in den Kriegsjahren den BKW eine ungeahnte Konjunktur, die zu äusserster Energieproduktion führte. Die Uebernahme des Aktienkapitals des Elektrizitätswerkes Wangen und die Inangriffnahme des Baues des Mühlebergwerkes im Jahre 1917 waren die ersten äusseren Anzeichen dieser Anstrengung. Trotzdem letzterer die finanziellen Mittel der Gesellschaft stark anspannte und trotzdem sich schon während des Baues eine heftige und teilweise nicht unbegründete Kritik regte, kam es 1918 zum Ankauf der Laufenthaler Kraftwerke AG., zu einer neuen Erweiterung des Wirkungsfeldes.

In der Folge erforderte die vom Staat geförderte Elektrifikation der Bahnen die Aufstellung einer ganzen Anzahl neuer Maschinen; gleichzeitig wurden der Elektrizität auch weitere Gebiete (insbesondere neue Wärmeapparate, Kleinmotoren des Gewerbes usw.) erschlossen, die den Energiebedarf weiter steigerten.

Das Aktienkapital stieg im Laufe der Jahre auf 56 Millionen Franken und erreichte damit einen Höchststand, der nicht mehr überschritten werden dürfte. Die verschiedenen Transaktionen erforderten von 1916 bis 1925 die Beschaffung von nicht weniger als 46 Millionen Franken neuem Aktienkapital. Dass die Aufbringung dieser kolossalen Summe in einer wirtschaftlich so wenig günstigen Zeit manchen Schwierigkeiten begegnete, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Soweit die noch weiter gehenden Kapitalbedürfnisse nicht vorübergehender Natur waren, wurden sie durch langfristige Obligationenanleihen befriedigt. Am Jahresende 1936 waren für 74 Millionen Franken solcher Anleihen in Zirkulation; das Verhältnis zwischen den eigenen und fremden Geldern näherte sich in diesem Zeitpunkt 1 : 1, was als günstig bezeichnet werden muss.

<sup>1)</sup> Ein letzter Versuch, die *Gemeinden*, deren Hervorhebung ein Grundzug des bernischen Staats- und Verfassungsrechtes ist, aktiv an den BKW zu beteiligen, wurde 1914 anlässlich einer Neuemission unternommen. Von den zur Zeichnung aufgelegten 6 Millionen Franken Aktienkapital zeichneten sie jedoch nur Fr. 645 000 und auch diese teilweise nur mit Hilfe von Krediten der Kantonalbank.

Im Jahre 1936 besass der Staat Bern Aktien der BKW von nominal Fr. 45 305 000, die Kantonalbank von Fr. 7 042 500, beide zusammen also Fr. 52 347 500. Die Dividenden betrugen: 1916—1919 je 6 %, 1920 6½ %, 1921—1922 je 5 %, 1923—1934 je 6 % und 1935—1936 je 5½ %.

**Bernische Kraftwerke AG.**

*Bilanz per 31. Dezember 1936*

<b>A k t i v e n</b>		<b>P a s s i v e n</b>	
Kraftwerke <sup>1)</sup> . . . . .	58 730 000	Aktienkapital . . . . .	56 000 000
Schalt- und Umformerstationen	4 670 000	Obligationenkapital . . . . .	74 000 000
Hochspannungsleitungen, Trans-		Obligationenzinse . . . . .	863 295
formatoren- u. Schaltstationen,		Reservefonds . . . . .	7 616 858
Verteilungsanlagen . . . . .	53 290 000	Erneuerungsfonds . . . . .	6 165 302
Unvollendete Bauobjekte . . .	882 375	Tilgungsfonds . . . . .	10 838 570
Verwaltungsgebäude und andere		Konto-Korrent-Kreditoren . . .	7 322 638
Liegenschaften . . . . .	2 620 000	Dividenden der Vorjahre (nicht	
Zähler und Instrumente . . . .	1 020 000	erhobene Dividenden) . . . . .	6 315
Mobilien, Werkzeuge, Bauinven-		Dividende . . . . .	3 080 000
tar . . . . .	1	Gewinnvortrag . . . . .	11 684
Waren, Betriebs- und Reserve-			
material . . . . .	1 120 849		
Beteiligungen und Wertschriften:			
EW Wangen 9 000 000			
Diverses 4 070 000 . . .	13 070 000		
Kraftwerke Oberhasli AG . . .	24 000 000		
Kassa- und Postscheckguthaben	162 267		
Konto-Korrent-Debitoren . . .	6 339 170		
<b>Total Aktiven</b>	<b>165 904 662</b>	<b>Total Passiven</b>	<b>165 904 662</b>

(Käutionen und Bürgschaften Fr. 1 863 687)

(Käutionen und Bürgschaften Fr. 1 863 687)

<sup>1)</sup> Die Bilanzwerte der einzelnen Werke und die zu ihrem Betrieb nötigen Aufwendungen waren die fol-

Bilanzwert Betrieb und Unter-  
31. Dezember 1936 halt 1936

	Fr.	Fr.
Kandergrund . . . . .	4 500 000	146 661
Spiez . . . . .	6 750 000	173 104
Mühleberg . . . . .	32 650 000	167 084
Kallnach . . . . .	8 850 000	164 666
Hagneck . . . . .	5 520 000	143 206
Bellefontaine . . . . .	460 000	20 829
Bannwil	(gepachtet)	92 261
<b>Total</b> . . . . .	<b>58 730 000</b>	<b>907 811</b>

Zahlen zur Entwicklung der Bernischen Kraftwerke AG. 1916—1936

	1916	1920	1925	1930	1934	1935	1936
Zahl der angeschlossenen Ortschaften . . . . .	406	669	672	717	742	742	817
Zahl der Einzelabonnenten	28 933	92 502	101 331	121 763	131 426	134 557	145 335
Es waren angeschlossen:							
Glühlampen . . . . .	297 565	608 039	661 094	786 766	849 965	873 449	945 165
Permanent- und Fabrik-motoren . . . . .	4 024	9 890	13 778	19 754	24 970	27 714	31 414
Tagesmotoren . . . . .	620	2 365	2 212	3 433	3 488	4 184	4 438
Bügeleisen . . . . .	6 634	29 619	39 882	51 857	59 614	62 286	67 059
Heiz- und Kochapparate	2 049	14 036	20 240	28 638	36 646	39 012	42 392
Diverse Apparate . . . . .	219	1 989	4 841	15 546	27 952	32 109	37 636
Total	311 111	665 938	742 047	905 994	1 002 635	1 038 754	1 128 104

Der Gesamtanschluss aller angeschlossenen Energieverbraucher betrug 1936 451 645 kW.

Energieproduktion und Energieabgabe:

An den Klemmen der Generatoren erzeugte Energiemengen (kWh) . . . . .	113 057 912	190 033 670	291 735 180	385 482 825	378 697 070	408 312 400	409 342 900
Fremdstrombezug (kWh) . . . . .	—	6 929 518	103 620 644	136 447 333	172 277 526	148 935 381	180 910 772
Energieabgabe (kWh) . . . . .	113 057 912	196 963 188	395 355 824	521 930 158	550 974 596	557 247 781	590 253 672

Bernische Kraftwerke AG.  
Hauptposten aus der Gewinn- und Verlustrechnung 1920—1936

	1920	1925	1930	1934	1935	1936
<i>Haben</i>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Saldovortrag des Vorjahres . . . . .	13 511	7 882	29 857	15 642	14 794	15 521
Energielieferungsgeschäft . . . . .	3 878 586	7 936 635	10 632 234	10 035 044	10 028 860	10 258 804
Installationsgeschäft . . . . .	504 340	286 018	279 889	194 258	175 254	186 467
Diverses <sup>1)</sup> . . . . .	1 638 386	490 466	—	—	—	—
Kraftwerke Oberhasli AG . . . . .	—	—	—	1 146 000	1 015 200	1 015 200
Beteiligungen . . . . .	488 653	509 280	656 684	625 342	574 818	566 904
Total	6 523 476	9 230 281	11 598 664	12 016 286	11 808 926	12 042 896
<i>Soll</i>						
Obligationenzinse . . . . .	2 995 344	2 700 132	2 511 434	3 202 714	3 202 487	3 198 779
Steuern und Abgaben . . . . .	715 765 <sup>2)</sup>	1 018 275 <sup>2)</sup>	1 287 831	1 443 094	1 517 425	1 483 908
Abschreibungen . . . . .	793 173	2 450 307	3 230 937	2 797 393	2 795 785	2 970 546
Einlage in den Tilgungsfonds . . . . .	213 691	437 268	482 373	498 291	497 708	497 979
Einlage in den Erneuerungsfonds . . . . .	200 000	300 000	300 000	300 000	300 000	400 000
Total	4 202 208	5 887 707	7 812 575	8 241 492	8 313 405	8 551 212
<i>Reingewinn</i> . . . . .	2 321 268	3 342 574	3 786 089	3 774 794	3 495 521	3 491 684

Verwendung des Reingewinns:

Zuweisung an den Reservefonds . . . . .	235 000	335 000	400 000	400 000	400 000	400 000
Dividende . . . . .	2 080 000	3 000 000	3 360 000	3 360 000	3 080 000	3 080 000
Dividende in % . . . . .	6 1/2	6	6	6	5 1/2	5 1/2
Vortrag auf neue Rechnung . . . . .	6 268	7 574	26 089	14 794	15 521	11 684

<sup>1)</sup> Ertrag aus dem Betrieb der Werkstätte, Kapitalzinse, Kursdifferenzen usw.

<sup>2)</sup> Für die Jahre 1920 und 1925 ist der Betrag der Steuern bereits unter „Energielieferungsgeschäft“ eingerechnet.

## 2. Die Kraftwerke Oberhasli

Die Nutzbarmachung der Wasserkräfte der Aare vor ihrer Einmündung in den Brienzersee hatte die Techniker von jeher stark interessiert. Schon im Beschluss des Regierungsrates vom 7. März 1906 war eindeutig klargestellt worden, dass in dieser Sache das öffentliche Interesse vorangestellt werden müsse; er erteilte den BKW (damals noch Vereinigte Kander- und Hagneckwerke AG.) die Wasserrechtskonzession und verpflichtete sie zugleich, innert Jahresfrist dem Regierungsrat definitiv Ausbaupläne zu unterbreiten. Die intensiv geförderten Studien führten zu dem grosszügigen Projekt einer Akkumulierungsanlage Grimsel-Gelmer und des Kraftwerks Handeck. Sie werden auch die Grundlage für den Ausbau der zweiten Gefällstufe bilden.

Parallel zum Technischen ging das Organisatorische, so dass im Jahre 1925 nach Ueberwindung mannigfacher Schwierigkeiten, die nicht zuletzt dem Mühlbergwerk zu verdanken waren, die Kraftwerke Oberhasli AG. gegründet werden konnten.

Das Aktienkapital betrug 30 Millionen Franken und wurde von den BKW vorerst allein aufgebracht. In der Folge beteiligte sich auch Basel-Stadt, was zu einer Erhöhung auf 36 Millionen führte (1927); weiter trat die Stadt Bern bei, die für 6 Millionen Franken Aktien aus dem Portefeuille der BKW übernahm.

In den diesbezüglichen Verträgen wird festgelegt, dass jeder der drei Partner nach Massgabe seiner Aktienbeteiligung an den Betriebskosten teilnimmt und dafür berechtigt und verpflichtet ist, im gleichen Verhältnis Energie zu beziehen. Die BKW haben demzufolge  $\frac{2}{3}$  der gesamten produzierten Energie abzunehmen; sie tragen einen gleichen Anteil an den Kosten, die vertraglich umschrieben und so bemessen sind, dass sie eine gesunde Finanzwirtschaft ermöglichen. Das System hat sich auch in den Krisenjahren gut bewährt.

## C. Weitere Beteiligungen

Massgebenden Einfluss besitzt der Kanton in der *Zuckerfabrik Aarberg*, die als einziges schweizerisches Unternehmen dieser Branche von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Sie wurde im Jahre 1928 durch die Kantonalbank finanziell vollständig reorganisiert und zeitigt seither befriedigende Ergebnisse (Beteiligung 1936: Fr. 500 000).

Wie eine ganze Anzahl anderer Kantone ist auch Bern an den *Vereinigten Schweizerischen Rheinsalinen* als Aktionär beteiligt; die Gesellschaft liefert das Salz, das der Staat als Inhaber des Salzregals verkauft (Beteiligung 1936 Fr. 468 000).

Die Beteiligung des Kantons an der *Nationalbank* stand 1936 mit Fr. 1 777 750 zu Buch.

Die anderen Beteiligungen haben volkswirtschaftlich und finanziell eine untergeordnete Bedeutung; sie hatten 1936 einen Buchwert von Fr. 90 648.