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: 24.11.2025

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 blieb¹). 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 Dekretsbahnen.

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

¹) 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.¹) 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.

¹⁾ 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. unvol-				
lendete 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
$1920 \dots \dots$	481 598	694 309	1 410 176	672 056
Betriebsausgaben 1913	167 963	333 728	501 409	221 410
$1920 \dots$	360 969	668 962	1 464 649	663 784
Saldo der Gewinn- und Verlust-				
rechnung 1913	— 1132	21 100	6 796	14 096
1920	10 625	158 895	300 473	44 574
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 Kaution 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	
Gürbetalbahn	,, 6 030 000
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	
Spiez-Erlenbach-Bahn	,, 2 270 000
Bern-Schwarzenburg-Bahn	
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:

	km	
Baukapital:		
Aktien	Fr. 6 000	000
I. Hypothek $(4\frac{1}{2}\%)$.	,, 6 000	000
II. Hypothek (bedingte	Zins bis $4\frac{1}{2}\%$) . ,, 1 280	0 000 13 280 000
Betriebseinnahmen 1914		1 306 125
1920		
1926		2 170 483
Defizite der Gewinn- und	Verlustrechnung	
1914		451 427
1920		1 036 015
1926		1763 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 ½ 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 überstiegen werden. Die Kantonsbeteiligung wird ferner davon abhängig gemacht, dass die beteiligte Landesgegend 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.¹) 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.

¹) 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

							Кар	ital		,		K =							
			Akti	en	A	nleih	en					Tota	l	n	omir	ęll	Bu	chwe	rt
bahn:			Fr			Fr.			Fr.			Fr.			Fr.			Fr.	
orf-Solothurn	1875	5	880	500	5	500	000	1 /	410	108	12	790	608	1	542	000	1	542 ()00j
orf-Langnau	1882											-	-						1
l-Huttwil-Bahn .	1889	1	252	000		89	063	(615	786	1	956	849		419	500		419 5	500
olhusen-Bahn	1895	1	837	000		250	000				2	087	000		160	000		160 (000
nbach-Bahn	1897	1	000	000	2	497	900		22	674	3	520	574		849	500	'	799 5	540
Γhun-Bahn	1899	4	133	350	4	500	000	1 5	259	580	8	892	930	2	109	550	2	509 3	300
Bonfol-Grenze	1901/10	ŧ	566	200		968	400		47	604	1	582	204		171	800		171 8	300
enburg-Bahn	1901	3	680	000	15	138	223	1	161	869	18	980	092	2	662	000	2	262 (000
ahn	1901	2	770	000	6	294	835	1 1	646	320	10	711	155	1	725	000	1	724 7	761
-Zweisimmen-Bahn	1902	2	803	500	4	946	813		22	625	7	772	938	2	184	000	2	184 (000
er-Glovelier-Bahn	1904	1	100	000		676	244		54	450	1	830	694		500	000		500 (000
hn	1904		668	280		780	600		65	570	1	514	450		484	320		484 3	320
lurten-Ins-Bahn	1898/1903	3	175	000		585	846	1	192	815	3	953	661		64	500		64 5	500
zarzenhurg-Bahn	1907	1	730	000	2	836	324					545	600		980	000		980 (000
Münster-Rahn	1908	3	330	600	3	927	960	1	161	865	7	420	425		474	000		474 (000
miswald-Huttwil	-													1					
en-Wasen-Bahn .	1908	1.	301	850		640	853		. 1	630	1	944	333		795	825		795 8	325
	100# /1008	-							• •										
hn u. Dampfschiffge-				.															
amon and Daismasans	Anna anna maria and anna	59	783	500	119	665	903	78	819	686	187	269	089	23	839	000	13	982 4	±81
riswil-Bahn	1915											_	-						
spurbahnen		95	011	780	169	298	964	13 4	461	858	277	772	602	38	560	995	28 (654 ()27
	I-Huttwil-Bahn Volhusen-Bahn nbach-Bahn Thun-Bahn Bonfol-Grenze nburg-Bahn ahn -Zweisimmen-Bahn er-Glovelier-Bahn Murten-Ins-Bahn varzenburg-Bahn misswald-Huttwil en-Wasen-Bahn benbahn, BLS (inkl. thu u. Dampfschiffge- uner- und Brienzersee)	Betriebseröffnung bahn: orf-Solothurn	Betriebseröffnung bahn: orf-Solothurn	Betriebseröffnung bahn: Fr orf-Solothurn 1875 5 880 orf-Langnau 1882 l-Huttwil-Bahn 1889 1 252 Volhusen-Bahn 1895 1 837 nbach-Bahn 1897 1 000 Fhun-Bahn 1899 4 133 Bonfol-Grenze 1901/10 566 schburg-Bahn 1901 3 680 ahn 1901 2 770 z-Zweisimmen-Bahn 1902 2 803 er-Glovelier-Bahn 1904 1 100 der-Glovelier-Bahn 1904 1 100 der-Glovelier-Bahn 1904 1 30 der-Glovelier-Bahn 1907 1 730 der-Glovelier-Bahn 1908 3 330 der-Glovelier-Bahn 1908 3 30 der-Glovelier-Bahn	Bahn: Fr. 5 880 500 1882	Aktien	Aktien	Aktien Anleihen Dahn	Aktien	Aktien	Aktien	Aktien Anleihen Schwebende Schuld Schuld	Aktien	Aktien Anleihen Schwebende Total	Aktien	Aktien Anleihen Schwebende Total nomin	Aktien Anleihen Schwebende Total nominell	Aktien	Aktien Anleihen Schwebende Total nominell Buchwebende Schuld Total nominell Buchwebende Schuld Total Nominell Buchwebende Schuld Total Nominell Suchwebende Schuld Total Suchwebende Total Total Suchwebende Total Suchwebende Total Suchwebende Total Total Total Suchwebende Total Tot

2. Schmalspurbahnen

Name und Jahr	in a large					1	Kapi	ital	, 1		,					enbe es S			3
der Betriebseröffnung		A	ktier	1	Aı	nleih	en		web Schul		7	Cotal		n	omin	ell	В	uchw	ert
 Tramelan-Tavannes-Noirmont (inkl. Elektrifikation) Saignelégier - La Chaux-de-Fonds - Bahn Vereinigte Bern-Worb-Bahnen Montreux-Berner Oberland u. Zweisimmen-Lenk-Bahn Mett-Meinisberg-Bahn Biel-Täuffelen-Ins-Bahn Solothurn-Zollikofen-Bern Solothurn-Niederbipp-Bahn Langenthal-Melchnau-Bahn Steffisburg-Thun-Interlaken Normalspurbahnen Normalspurbahnen 	1 4 4 4 7 1	1 2 7 1 4 1	425 237 903 942 664 690 556 872 987 280	000 000 950 650 000 400 000 000 000 500	1 10 1 3	325 662 776 400 45 564 203 617 300 700	200		58 265 585 33 102 227 336 515 372	768 783 824 322 997 814 438 686 157 758 026	1 4 19 1 3 8 3 1 3	Fr. 209 808 166 264 375 824 482 096 004 659 386 297	783 374 972 997 214 338 186 757 758 026	1 1 2	238 500 463 303 037 094 402 567	000 000 560 000 500 680 200 000 500 500	1 1 2	$037 \\ 094 \\ 402$	000 000 560 000 500 680 200 000 500 500 500
kapitulation)		95	011	780	169	298	964	13	461	858	277	772	602	38	560	995	28	654	027
Gesamttotal	1 1 2	120	670	280	189	973	064	16	426	431	372	069	775	47	789	435	37	780	66'

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

	$\mathbf{Fr.}$
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	24750
Pruntrut-Bonfol-Bahn	96 300
Total	5 739 764

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

														$\mathbf{Fr.}$
Leuk-Leukerbad	٠.					• .								5 000
Berner-Oberland														7 600
Jungfraubahn .														63 000
										1	ot	al		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. Hypoth	ek	٠,							•	$2\ 088\ 455$
Frutigen-Brig, II. Hypoth										
Münster-Lengnau, I. Hype	othek					٠.			•	3 314 345
Berner Alpenbahn-Gesells	chaft,	Schi	ılds	sche	ein				. •	200 000
Spiez-Erlenbach-Bahn										26 200
Berner Oberland-Bahnen			•							43 800
			-							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 Brienzersee-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
	30 542 900
	00 012 000
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):

W. St.		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
		8 409 809
Vorschüsse (Betriebsvermögen):		
Berner Alpenbahn, Zinsengarantie		. 22 590 860
Elektrifikation bernischer Dekretsbahnen		
Pruntrut-Bonfol-Bahn		
Biel-Täuffelen-Ins-Bahn		
	Uebertra	g 25 661 414

	Fr.
. Uebertrag	25 661 414
Sensetalbahn	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	$5\ 327$
	$\overline{26\ 395\ 509}$
Elektrifikationsdarlehen und Vorschüsse	34 805 318

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	übernomm	nen			5 739 764
Obligationen					$49\ 370\ 082$
Elektrifikationsdarlehen .					
Vorschüsse					$26\ 395\ 509$
			7	Cotal	127 771 431

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 Fremdkapital-			- V		2
verzinsung, Amortisationen, Ab-					
schreibungen und Eigenkapitalverzin-	79				
sung (ohne Einlagen in den Erneue-			1.0		
rungsfonds)				*	
in % des ertragsberechtigten Kapitals	1,95 %	2,41 %	0,75 %	0,46 %	0,39 %
Zinserträgnisse der staatlichen Beteili-					
gungskapitalien, die in der Staatsrech-				,	li .
nung 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 $^2/_3$ 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 allein¹).

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 Laufentaler 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.

¹⁾ 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

Aktiven		Passiven				
Knoft	50 700 000	Alationlamital	50,000,000			
Kraftwerke ¹)	58 730 000	Aktienkapital	56 000 000			
	4 670 000	Obligationenkapital	74 000 000			
Hochspannungsleitungen, Trans-		Obligationenzinse	863 295			
formatoren- u. Schaltstationen,	FO 200 000	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	*				
Total Aktiven	165 904 662	Total Passiven	165 904 662			
		``				
(Kautionen und Bürgschaften F	r. 1 863 687)	(Kautionen und Bürgschaften F	r. 1 863 687)			
1) Die Bilanzwerte der einzeln- genden:		ı ihrem Betrieb nötigen Aufwendungen wa Bilanzwert Betrieb und Unter- 31. Dezember 1936 halt 1936	aren die fol-			
		Fr. Fr.				
		4 500 000 146 661				
		$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$				
Kallnach		8 850 000 164 666				
		$5520000 \ 460000 \ 20829$				
Bannwil		(gepachtet) 20 2261				
Total		58 730 000 907 811				

Zahlen zur Entwicklung der Bernischen Kraftwerke AG. 1916-1936

	1916	1920	1925	1930	1934	1935	1936
7							
Zahl der angeschlossenen		3 8 9 9 14 14			,		
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:		· 8 ·					
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
Diverse Apparate	21.3	1 303	+ 041	10 040	21 332	32 109	
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
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Haben						
Saldovortrag des Vorjahres	13 511	7 882	29 857			
Energielieferungsgeschäft	3 878 586	7 936 635	10 632 234	10 035 044	10 028 860	10 258 80
Installationsgeschäft	504 340	286 018	279 889	194 258	175 254	186 4
	1 638 386	490 466				
Kraftwerke Oberhasli AG				1 146 000	1 015 200	
Beteiligungen	488 653	509 280	656 684	625 342	574 818	566 9
Total	6 523 476	9 230 281	11 598 664	12 016 286	11 808 926	12 042 89
Soll						
Obligationenzinse	2995344	2 700 132	2 511 434	3 202 714	3 202 487	3 198 7
Steuern und Abgaben	$715 (765^2)$	1 018 275 ²)	1 287 831	1 443 094	1 517 425	
Abschreibungen	793 173	2 450 307	3 230 937	2 797 393	2 795 785	2 970 5
Einlage in den Tilgungsfonds	213 691	437 268	482 373	498 291	497 708	
Einlage in den Erneuerungsfonds.	200 000	300 000	300 000.	300 000	300 000	400 0
Total	4 202 208	5 887 707	7 812 575	8 241 492	8 313 405	8 551 2
Reingewinn	2 321 268	3 342 574	3 786 089	3 774 794	3 495 521	3 491 6
Verwendung des Reingewinns:						
Zuweisung an den Reservefonds .	235 000	335 000	400 000	400 000	400 000	400 0
Dividende	2 080 000	3 000 000	3 360 000			The second secon
Dividende in %		6	6		1	
Vortrag auf neue Rechnung		7 574	26 089			

¹⁾ Ertrag aus dem Betrieb der Werkstätte, Kapitalzinse, Kursdifferenzen usw.
2) 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 Mühlebergwerk 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 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. 1777 750 zu Buch.

Die anderen Beteiligungen haben volkswirtschaftlich und finanziell eine untergeordnete Bedeutung; sie hatten 1936 einen Buchwert von Fr. 90648.