

Nekr K 0056  
LH 775 ku

Zentralbibliothek Zürich

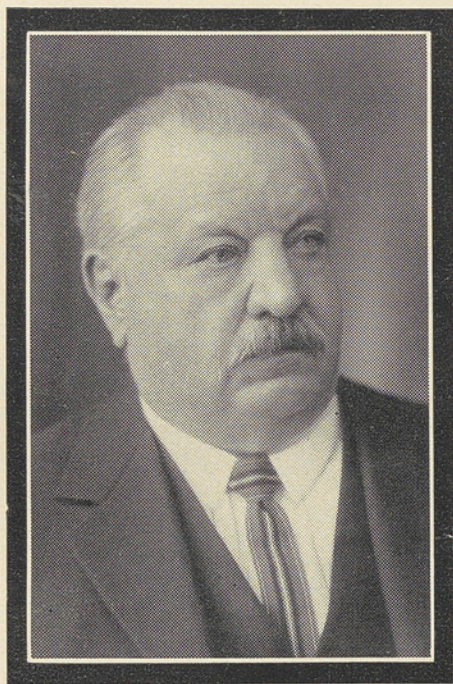
# Gottfried Kunz

alt Ständerat und Regierungsrat

gewesener

Direktor der Löttschbergbahn





Zur Erinnerung  
an  
**Gottfried Kunz**

† 5. Januar 1930



---

Buchdruckerei Fritz Kochon-Jent ♦ Bern 1930

G 743

*Dir. Berner Alpenbahn*

*Bern*

Herausgegeben  
von der  
Berner Alpenbahn-Gesellschaft  
Bern-Lötschberg-Simplon  
Bern.

## **Trauerrede von Herrn Regierungs- präsident Dr. P. Suggisberg in Bern**

Hochverehrte Trauerversammlung,  
Werte Trauerfamilie.

Raum sind die Trauerglocken um den verewigten Bundesrat Karl Scheurer verklungen, so erwächst dem Regierungspräsidenten neuerdings die schmerzliche Pflicht, den Gefühlen der Trauer des Bernervolkes für einen verstorbenen Staatsmann Ausdruck zu verleihen.

Diese Pflicht ist doppelt schwer, wenn es sich um Persönlichkeiten handelt, auf deren Wissen und Können, auf deren Erfahrung und Rat wir Jüngeren vielfach abstellten, wo das Wohlwollen ausländischer Kreise, das wir nicht entbehren können, mit dem Verbliebenen eng verbunden war und wo außerdem die Trauer des Herzens nicht fehlt.

Regierungsrat Alfred Scheurer, Vater des Bundesrats Karl Scheurer, hat einmal gesagt, er habe als kantonaler Finanzdirektor Franken um Franken zu Millionen zusammengelegt, um dem Kanton Bern die Erfüllung der Wünsche Jakob Stämpflis zu ermöglichen. Unter der Führung von Regierungsrat Gottfried Kunz, der vom 16. März 1904 bis zum 5. März 1912 die Last der kantonalen Finanzdirektion trug, entstand auf der Grundlage, die Vater Scheurer geschaffen hatte, jenes Werk, das von vielen bewundert, von vielen bemängelt wird.

Freund und Gegner aber müssen anerkennen, daß nur Männer mit einem tiefen Einblick in die Notwendigkeiten der Volkswirtschaft unserer Zeit

so handeln konnten, wie Regierungsrat Gottfried Kunz. Er erkannte mit sicherem Blick, daß der wirtschaftliche Aufschwung des Kantons Bern im Getriebe der Weltwirtschaft untrennbar mit einem guten und relativ billigen Transport verbunden ist. Rohmaterial, sagte er mir einmal, kann beschafft werden, tüchtige Arbeitskräfte mit ungebeugtem Arbeitswillen sind im Kanton Bern genügend vorhanden und auch an Konsum fehlt es nicht. Aber die Entfernungen müssen überwunden werden, und bei der gewaltigen Bewegung der Güter ist die rasche und billige Ueberwindung ausschlaggebend.

So entstand der Plan und dann die Ausführung unseres Alpendurchstiches, der mit dem Namen von Regierungsrat Gottfried Kunz in der bernischen Geschichte ewig verbunden bleibt. Wir dürfen am Grabe dieses guten Schweizers laut verkünden, daß für ihn und den Kanton Bern nicht ehrgeizige Beweggründe oder sogar Neid gegen Eidgenossen bei unserer Eisenbahnpolitik maßgebend waren, sondern nur die Erkenntnis, daß die Verkehrsfragen über die wirtschaftliche Zukunft unseres Bernerlandes entscheiden.

So finden wir denn in Regierungsrat und Ständerat Gottfried Kunz einen jener Staatsmänner, die über die Gegenwart hinaus den Blick auf die Zukunft richten. Es zeugen von dieser seltenen Gabe auch die Gründungen der Bernischen Kraftwerke und der Schweizerischen Rheinsalinen, für deren Entstehung und blühende Fortentwicklung Gottfried Kunz seine ganze Kraft einsetzte. Diese Unternehmen sowie die Kantonalbank und die Hypothekarkasse des Kantons Bern gedenken heute in Dankbarkeit ihres unermüdlchen Förderers.

Allerdings können nur Männer, die über ein Stück Wagemut verfügen, Entschlüsse fassen, die

vom Bisherigen abweichen und deren Ausführung die unsichere Zukunft zu stören vermag. Es muß aus dem Wagemut des Staatsmannes auch eine Politik des Wagnisses entstehen.

Das Volk aber versagt seine Unterstützung nicht, wenn es die Ueberzeugung hat, daß die geplanten Unternehmen für das Wohlergehen des Landes eine unbedingte Notwendigkeit bedeuten. Ja das Volk entzieht sogar dann sein Vertrauen nicht, wenn sich die Schwierigkeiten, die niemals ausbleiben, einstellen, solange es sieht, daß der führende Mann trotz Schwierigkeiten, Krieg und vollständig veränderten Verhältnissen den Mut nicht verliert, sondern mit neuer ungebrochener Kraft den Aufbau beginnt. Das Bernervolk ist in dieser Beziehung verständiger als manche sogenannten guten Freunde, die ausreißen, dem Mann der Tat die Verantwortung vor die Füße werfen und weiße Borwürfe über mangelnde Voraussicht erheben, wenn es beginnt, kritisch zu werden. Es war verständiger, weil es wußte, daß Gottfried Kunz trotz hoher Stellung Freud und Leid mit ihm teilte und daß er fortgesetzt seine Kraft aus dem Leben mit ihm schöpfte. Wir wissen, wie sehr ihn die Kritik schmerzte. Aber er richtete sich immer wieder auf im Vertrauen auf die Güte seiner Idee und im Glauben an die geschichtliche Aufgabe des Bernervolkes.

Der Regierungsrat wird es Gottfried Kunz nie vergessen, daß er ausharrte und daß es mit seiner Entschlossenheit zu verdanken ist, wenn wir an seiner Bahre der Hoffnung Ausdruck geben dürfen, daß unser Werk des Alpendurchstiches auch finanziell einer glücklicheren Zukunft entgegengeht.

Ohne langes Krankenlager, wie Karl Scheurer, ist dieser kraftvolle Staatsmann von uns gegangen. Wir haben noch vor wenigen Wochen in

fröhlicher Gesellschaft mit ihm den 70. Geburtstag gefeiert. Es wird uns unvergeßlich bleiben, wie er damals, kein Hartgewordener, die Pflichterfüllung gegenüber dem Lande als erstes Gebot für einen Staatsmann schilderte und wie er dankerfüllten Herzens von der Liebe zu seiner Heimat sprach.

Heute, an seiner Bahre, dürfen wir mit dem Dichter sagen:

Was vergangen, kehrt nicht wieder;  
Aber ging es leuchtend nieder,  
Leuchtet's lange noch zurück.



## **Trauerrede**

**von Herrn Professor Dr. F. Volmar,**

Direktor der Löttschbergbahn, Bern

Hochgeehrte Trauerversammlung!

Raum in das neue Jahr hinübergetreten führt uns schon wieder die Trauer über den Hinschied eines bernischen Staatsmannes zusammen. In rascher Reihenfolge sanken in das Grab Herr Oberst Will, dann die Herren Regierungsräte Simonin, Burren und alt Regierungsrat Morgenthaler und erst vor kurzer Zeit, ganz unerwartet, Herr Bundesrat Scheurer. Und heute stehen wir schon wieder, tief erschüttert, an der Bahre eines Mannes, der demselben Kreis von Staatsmännern und Freunden angehörte, wie die Vor-Verstorbenen.

Soeben noch war es dem Dahingegangenen vergönnt, als schönstes und reichstes Geburtstagsgeschenk die volle Anerkennung seines großen



Lebenswerkes und die Bezeugungen herzlichster Freundschaft entgegennehmen zu können.

Heiteren Gemütes kam er am Silvestermorgen in das Bureau der Berner Alpenbahn, um uns in liebenswürdiger Weise seine Neujahrswünsche zu überbringen, und es ist uns fast unfassbar, am gleichen Silvesterabend noch warf ihn das Schicksal auf das Krankenbett, um ihn nicht mehr freizugeben.

Mit dem Hinschied des Herrn Gottfried Kunz gelangte ein ungewöhnlich arbeits-, aber auch erfolgreiches Leben zum Abschluß. Herr Kunz betätigte sich kraft seiner Intelligenz und Schlagfertigkeit, seiner mit eisernem Fleiß erworbenen Kenntnisse, seines praktischen Blickes, seiner Entschlußkraft und Beharrlichkeit, auf den verschiedensten Gebieten mit großem Erfolg. So als Jurist, Notar, Berater in allen möglichen familiären und geschäftlichen Angelegenheiten, als Staatsmann, Politiker, besonders Verkehrspolitiker und Volkswirtschaftler. Es liegt mir die Aufgabe ob, Ihnen seine Tätigkeit als Verkehrspolitiker und Volkswirtschaftler vor Augen zu führen.

\*

Ueberblicken wir das Lebensbild des Verstorbenen als Ganzes, so überwiegt darin deutlich die Liebe und Neigung zur Verkehrspolitik.

Gottfried Kunz trat aber nicht, wie das sonst im Kanton Bern üblich ist, als Vertreter des Staates, sondern als Privatmann in die praktische Verkehrspolitik ein. Zuerst betätigte er sich im ersten Verwaltungsrat der Wengernalpbahn. Wesentlich wichtiger aber war seine Mitarbeit bei der im Jahre 1896 gegründeten Gornergratbahn. Unlänglich deren 25jährigen Jubiläums wurde mit Freuden anerkannt, daß dem Verstor-

benen um das Zustandekommen und Gedeihen dieses Werkes die Hauptverdienste zukommen. Er leitete die Finanzierung in die Wege und erwarb Baugrund und Wasserkräfte. Zum Verwaltungspräsidenten des Unternehmens vorge-  
rückt, leitete er dieses mit großer Vor- und Um-  
sicht, und als die bösen Kriegs- und Nachkriegs-  
jahre hereingebrochen waren, hauchte er ihm in  
Form der Durchführung einer Sanierung neues  
blühendes Leben ein. Der Sanierungsvertrag  
der Gornergratbahn war als erster die Grund-  
lage aller weiteren Eisenbahn-Sanierungsver-  
träge. Im Auftrag der Gornergratbahn-Gesell-  
schaft spreche ich dem Verstorbenen den herzlich-  
sten Dank aus für seine unvergeßliche Arbeit und  
Tätigkeit. Sein Name wird unzertrennlich mit  
der Gornergratbahn verbunden bleiben.

Auch das Gebiet der bernischen Eisen-  
bahnpolitik betrat Gottfried Kunz als Pri-  
vatmann. Die erfolgreiche Anfechtung eines für  
die Thunerseebahn ungünstigen Vertrages  
brachte ihn in den Verwaltungsrat und bald auch  
in die Direktion dieses Verkehrsweges. Sofort  
begann er hier aktiv mitzuarbeiten, und betätigte  
sich auch in Angelegenheiten, die nicht nur die  
Verwaltung angingen, sondern in das Gebiet des  
Betriebes hinübergrieffen. Er drang in alle mög-  
lichen Einzelheiten ein, mit großem Interesse  
und Geschick, und man darf wohl sagen, daß er  
hier gewissermaßen seine Schule des praktischen  
Eisenbahnwesens durchmachte.

Der Thunerseebahn, zuerst nur Lokalbahn, kam  
bald eine größere Bedeutung zu. Sie wurde  
Ausgangspunkt der Simmentaler-Bahnen und  
der Spiez-Frutigen-Bahn. Sie zeichnete sich jetzt  
aber auch als Teilstück der künftigen Transi-  
linie, der Lötschbergbahn, ab. Im weitem grup-  
pierte sich um sie als betriebsführenden Mittel-

punkt nach und nach eine stattliche Reihe bernischer Dekretsbahnen. So mußte diese reine Privatbahn fast zwangsläufig von großem Interesse für den bernischen Staat werden. Und nun war es, der seither Finanzdirektor gewordene, aber immer noch der Verwaltung der Thunerseebahn angehörende Gottfried Kunz, der, die Konsequenzen aus dieser Sachlage ziehend, die Aktien der T. S. B. in bernischen Staatsbesitz brachte, wodurch sie tatsächlich bernische Staatsbahn und Grundlage der kommenden Löttschbergbahn wurde. Gottfried Kunz nahm, wie es die Protokolle ausweisen, in der Verwaltung der T. S. B. eine sehr selbständige und deren Interessen kräftig wahrende Stellung ein.

So war es ganz selbstverständlich, daß er nach dem Hinscheide des Herrn Direktor Auer am 25. Februar 1912 als dessen Nachfolger zum Direktor der Thunerseebahn und der mitbetriebenen Linien und auch zum Direktor der mit der Thunerseebahn liierten Bern-Neuenburg-Bahn berufen, und damit auch zum künftigen Löttschbergbahn-Direktor designiert wurde. Kunz förderte nun die schon vorher ins Werk gesetzte Fusion der Thunerseebahn mit der Löttschbergbahn so kräftig, daß sie auf 1. Januar 1913 vollzogen werden konnte. Das Zwischenstück Spiez-Frutigen war schon vorher, dank der weisen Fürsorge des Herrn Nationalrat Bühler, Gründer der Spiez-Frutigen-Bahn, der Löttschbergbahn übertragen worden (1907), so daß nun die ganze Linie Scherzligen-Brig samt Abzweigung nach Interlaken in der B. L. S. vereinigt war.

Die T. S. B., d. h. also Freund Kunz, bereitete schon vor der Fusion mit der B. L. S., unterstützt durch einen Stab sachkundiger Mitarbeiter, die ganze Verwaltungs- und Betriebsorganisation der B. L. S. vor. Dazu kam der Umbau der

L. S. B. auf Doppelspur zwischen Scherzligen und Spiez, der Umbau des Spiezer Bahnhofes, der Bau der Werkstätten, fürwahr ein vollgerüttelt Maß Arbeit. Als weitere Beigabe ist aber noch zu nennen: die Herbeiführung der Fusion zwischen der Schiffahrtsgesellschaft und der L. S. B., die ebenfalls zu den Arbeiten des Verstorbenen gehört. Es hatte an früheren daherigen Versuchen, bei denen unser Freund auch mitgearbeitet hatte, nicht gefehlt; ihm gelang schließlich die Durchführung (1912).

In das Löttschbergprojekt und in die Löttschbergvorarbeiten war G. Kunz nicht mehr als Privatmann, sondern jetzt als Vertreter des Staates, als bernischer Finanzdirektor eingedrungen. Kraft seiner Sachkenntnis im Eisenbahnwesen hatte er sich bald eingearbeitet. Er saß in den Spezialausschüssen und vertrat das Projekt als Finanzdirektor auch im Großen Rat; so besonders im Juni 1906.

\*

Ich kann Sie nicht mit einer eingehenden Schilderung der daherigen Arbeit des Mannes, um den wir trauern, hinhalten und greife deshalb nur die zwei wichtigsten Punkte heraus.

Das Löttschbergwerk ist nicht der Tätigkeit eines einzigen Mannes, sondern der verständnisvollen Zusammenarbeit mehrerer zu verdanken. Der Verstorbene gelangte erst zur Mitarbeit, als durch die Herren Oberrichter Teuscher, Vater Scheurer, Nationalrat Bühler (Frutigen), Nationalrat Hirter und Regierungsrat Morgenthaler schon Großes geleistet und der Weg geebnet war. Und dennoch wäre ohne die jetzt eingreifende und abschließende Tätigkeit unseres Freundes das Werk nicht zustande gekommen.

Wohl war die technische und betriebstechnische

Seite des Problems grundsätzlich gelöst; der Bau der Gotthardbahn und die im Gange befindliche Durchbohrung des Simplons wiesen hier die richtigen Wege. Auch politisch stand das Unternehmen auf einer sicheren Grundlage. Die Bundeskonzession war erteilt, und das Berner Volk hatte den „Großen Tag“ den Regierungsrat, Scheurer (Vater) im Jahre 1898 vorausgesagt hatte, am 4. Mai 1902 mit Ehren bestanden, an welchem Tage es mit 43,867 gegen 18,263 Stimmen ein Eisenbahn-Subventionsgesetz und damit auch eine Löttschbergbahn-Subvention von 17½ Millionen Franken gutgeheißen hatte. So fehlte jetzt nur noch der allerdings außerordentlich wichtige Schlüsselpunkt: die Vollendung der Finanzierung.

Die Aufbringung des noch notwendigen Geldes einzig in der Schweiz war ausgeschlossen. Da stellte der damalige Finanzdirektor Gottfried Kunz seine früher in der Privatpraxis erworbenen Freundschaften und guten Beziehungen mit französischen Finanzmännern in den Dienst des bernischen Projektes. Er verstand es, nicht nur in Paris, sondern auch in Ostfrankreich Interesse, Liebe, ja Begeisterung, für das bernische Werk zu pflanzen und zu erwecken.

Man warf Herrn Kunz damals (1906) und auch später noch Ueberstürzung in der Finanzierung und Gründung der Löttschbergbahn-Gesellschaft vor. Es ging wirklich außerordentlich rasch zu. Aber im Leben eines Staatsmannes treten oft Augenblicke ein, in denen es heißt: Entweder unverzüglich handeln und alle Verantwortung auf sich nehmen, oder aber auf das als richtig und gut Erkannte endgültig verzichten. Kunz konnte hier ebenso wenig zaudern, ausweichen und verzichten, wie in andern ähnlichen Fällen. Er griff fest und schnell zu. War

dies sachlich gerechtfertigt? Wir sagen heute: Ja. Finanzierungen und Anlehensaufnahmen machen sich überhaupt immer rasch. Finanzleute können sich nicht lange binden, sie müssen wieder frei disponieren können. Bei getrübt internationaler Lage konnte aber überhaupt kein Finanzvertrag abgeschlossen werden. Nun bereitet sich schon damals die große Katastrophe des Jahres 1914 vor. Im Jahre 1904 hatte die Verschiebung der Lage im Westen begonnen: Englands Annäherung an Frankreich und die Erfolge der Delcasséschen Politik in Spanien und Italien. Deutschland wurde mißtrauisch. Es folgte die erste Marokko-Krise, die endlich im Frühjahr 1906 nach wochenlangen und schwierigen Verhandlungen in Algeciras vorläufig beigelegt werden konnte. Europa atmete auf. Es war soeben einer großen Gefahr entronnen. Da, am 26. Mai 1906, unterzeichnete Gottfried Kunz, die Atempause benützend, den Vorvertrag mit dem französisch-schweizerischen Löttschberg-Syndikate und am 25./27. Juni 1906 beriet und genehmigte der Große Rat die Löttschberg-Angelegenheit und damit auch den definitiven Finanzvertrag vom 22. Juni 1906. Und nun begannen neue Zwischenfälle in Marokko; Rußland kehrte von seiner ostasiatischen Politik nach Europa zurück — die marinepolitischen Gegensätze zwischen Deutschland und England wuchsen — und schon im Oktober 1908 stand man infolge der Annexion Bosniens und der Herzegowina durch Oesterreich wieder vor großer Kriegsgefahr. Und jetzt kehrt bis zum Ausbruche von 1914 überhaupt keine Ruhe mehr ein. Dies alles überschauend, müssen wir feststellen: die Finanzierung der Löttschbergbahn war einzig nur noch im Vor Sommer 1906 möglich, es war dies die allerletzte Frist. Wäre sie unbenutzt abgelaufen,

so wäre die Löttschbergbahn weder finanziert noch gebaut worden. Kunz hatte den knappen Augenblick nicht nur richtig erfasst, sondern durch rasches, entschlossenes Handeln den letzten Moment noch gerade beim Schopfe gepackt.

\*

Das größte Verdienst des Verstorbenen besteht aber wohl in der Geschicklichkeit, der Kraft und der Fähigkeit mit denen er das Zustandekommen der Münster-Grenchen-Bahn durchsetzte. Dies, nicht nur weil er deren Finanzierung ohne einen Rappen bernischer öffentlicher Gelder bewerkstelligen konnte, sondern besonders deshalb, weil er inländische Widerstände gegen diese Linie brach. Es wurde ihm damals ein gewisser Mangel an eidgenössischer Gesinnung vorgeworfen. Dies geschah aber zu Unrecht. Wir wollen zeigen, daß er als bernischer Staatsmann, aber auch als einsichtiger Eidgenosse gar nicht anders handeln konnte.

Gottfried Kunz wußte zwar wohl, daß die Münster-Grenchen-Bahn für die Entwicklung der Löttschbergbahn von großer Wichtigkeit sei; aber er hatte schon früher noch erkannt, daß das Löttschbergproblem und in Verbindung damit die Münster-Grenchen-Bahn an die Grundfragen bernischer Staatspolitik rühren.

Es ist kein Zufall, daß die Jurassier so treue und eifrige Anhänger des Löttschberges sind. Darin drückt sich vielmehr eine jedem bernischen Staatsmanne bekannte Tradition aus. Vom Jahre 1815 an, da der Jura dem bernischen Staatswesen angegliedert wurde, verlangte er gute Verbindungen mit dem alten Kanton und eine große Transit-Handelsstraße — und später eine Eisenbahn — von Delle bis an die Walliser Grenzen. Dieses Verlangen gehörte aus

der eisenbahnlosen Zeit her doch zum eisernen Bestande jurassischer Politik.

Die bernischen Regierungen wußten je und je, daß sie berechnigte jurassische Begehren nicht mißachten dürfen. Die stetige Verbesserung der Transitstraße von Basel durch den Jura nach Biel war ihre große Sorge; eine Sorge, die dann auch zum Bau der Jurabahnen führte; alles in der Absicht, den Jura mit dem übrigen Kanton in möglichst enge Verbindung zu setzen. Die besten Männer waren ausnahmslos die Träger und Vollstrecker dieses großen Planes.

Die erhofften guten Wirkungen blieben nicht aus. Die alten Gegensätze wurden milder, das Gefühl der Zusammengehörigkeit wuchs, die Einheit des Kantons schien auf alle Zeit gesichert zu sein. Den Nutzen erntete der Kanton Bern, mit ihm auch die ganze Eidgenossenschaft. Es wiederholte sich aber hier die alte, immer wieder vergessene Erscheinung, daß derartige, für das Schicksal eines Landes entscheidende Fragen nicht auf immer gelöst werden können. Anderwärts erzielte Fortschritte im Verkehrswesen erweckten den Wunsch, die Verbindung zwischen Jura und dem alten Kanton noch besser zu gestalten. Deshalb wurden schon in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts, vor der Sicherung des Löttschbergunternehmens, weitaussehende Pläne auf daheringe Verbesserungen erwogen. Der Bau der Löttschbergbahn gab diesen Bestrebungen einen weiteren starken Antrieb und eine größere Bedeutung. Die Zufahrtslinie Münster-Lengnau sollte nicht nur eine Linie internationalen Charakters darstellen; sie mußte dem Kanton Bern zugleich herbeiführen: die aus Gründen seiner eigenen Politik und Wirtschaft so dringend notwendige noch engere Verbindung seiner verschiedenen



Teile und eine leistungsfähige Straße für den stärksten und raschesten Verkehr, die wie ein Rückgrat seinen langgestreckten Leib vom äußersten Norden bis zum äußersten Süden durchzieht und mit aller Kraft zusammenhält.

Nach vollzogenem Eisenbahnrückkauf ist die Wahrung dieser bernischen staatlichen Lebensinteressen, die richtig aufgefaßt, auch solche des Bundes sind, an die Eidgenossenschaft übergegangen, sie muß jetzt diese notwendige jurassische Eisenbahnpolitik fortführen. Hinsichtlich der Linie Münster-Grenchen wollte sie es nicht tun, sie hielt das Bundesunternehmen dazu für noch zu wenig erstarkt. Und so mußte Bern selbst handeln. Und für Bern handelte nun unser Freund Kunz, trotz aller Anfechtungen, unerschrocken, kräftig, staatsmännisch und diplomatisch zugleich. Und nur zu bald bewies die Zeit wie richtig er gehandelt. Wie froh waren wir im Kriege über diese Linie. Wie hoch schätzte sie nicht nur das eidgenössische Militär als Transportweg, sondern auch der bernische Staatsmann, als moralisches und völkisch einigendes Band: in der trennenden Separationskrise!

In den Kriegszeiten erbaut und im kritischen Jahre 1915 eröffnet, brachte diese Abkürzung mit einem Schlage die entferntesten Teile des Jura, insbesondere die Gegenden von Münster, Delsberg und Pruntrut in sozusagen unmittelbare Berührung mit dem alten Kantonsteil. Eindringlicher als die schönsten Reden und Schriften sprach das Werk für den Segen der Einigkeit und den Nutzen der gemeinsamen Arbeit. Wenn die neue Bahnstrecke gar keine andere Wirkungen als eben diese gehabt hätte, so könnte ihr schon deswegen niemand die Wichtigkeit und Wirkung für das Wohl des ganzen Landes abprechen. Daran ist die Eidgenossen-

schaft so gut beteiligt, wie der Kanton Bern, denn der Jura ist ein wichtiger Teil der ganzen Schweiz.

So wehrte sich Gottfried Kunz in den Jahren 1908/09 nicht nur für lebenswichtige bernische, sondern auch für eidgenössische Interessen. Das wurde eben nicht überall erkannt.

Wir reden im Geiste des Verstorbenen und auch der vor ihm aus diesem Leben abgerufenen bernischen Staatsmänner, wenn wir sagen: Die jurassischen Eisenbahnprobleme, die nun zu pflegen Sache des Bundes ist, sind tiefgründiger, besonderer und ausnahmsweise wichtiger Natur. Bern behandelte sie je und je nach einer Tradition und staatspolitisch. Bern beschwor mehr als einmal staatliche Krisen durch verkehrspolitische Maßnahmen. Die jurassischen Eisenbahnprobleme können in der richtigen Tiefe erfasst, niemals rein kommerziell, sondern nur nach Tradition und staatspolitischen Gesichtspunkten erspriechlich behandelt werden. Es mag dies gewissermaßen das verkehrspolitische Testament des Verstorbenen sein.

\*

Ich will Sie nicht hinhalten mit all' den Mühen und Sorgen, die die Kriegszeit der Leitung der Lötschbergbahn verursachte. Es war als ob das erst eröffnete Unternehmen, das auch den elektrischen Bergbahnbetrieb auszuprobieren hatte, durch die Schicksalsstürme in den Abgrund geworfen werden sollte. Kunz hielt als wackerer Steuermann aus und brachte das Schiff, wenn auch beschädigt, so doch wieder herstellbar ans Land. Es war dies nur dank seiner Beharrlichkeit und seines Optimismus aber auch dank der treuen Hilfe des Berner Volkes möglich.

Der Verstorbene brachte nach seinem, aus Gesundheitsrücksichten erfolgten Rücktritte von der Leitung der B. L. S., dem Eisenbahnwesen fortgesetzt unvermindertes Interesse entgegen. Er leistete der B. L. S. seine Dienste weiter als Delegierter und Präsident des Verwaltungsrates. In der Bern-Neuenburg-Bahn und der Er-lenbach-Zweissimmen-Bahn arbeitete er als Direktionspräsident fort und in andern mitbetriebenen Unternehmungen (B. S. B., G. T. B.) saß er als Mitglied des Verwaltungsrates und der Direktion.

Die Löttschbergbahn und alle mit ihr liierten Bahngesellschaften sprechen Dir, lieber Freund, für alles, was Du für sie gedacht und getan, den tiefgefühlten Dank aus. Du sollst uns unvergessen bleiben.

\*

Gottfried Kunz war auch seit vielen Jahren in der Montreux-Berner Oberland-Bahn, zuletzt als Direktionspräsident, tätig. Auch diesem Unternehmen leistete er unvergeßliche Dienste, die in dessen Auftrag heute ebenfalls öffentlich anerkannt und gewürdigt werden.

Den Dankesworten und der Anerkennung aller dieser Bahnunternehmungen schließen sich die des Verbandes der schweizerischen Privatbahnen an, sowie diejenigen der schweizerischen Verkehrszentrale in Zürich. Gottfried Kunz war ein eifriger Förderer des Fremdenverkehrswesens. Als solcher begrüßte er das Zustandekommen der Verkehrszentrale und ward bald Mitglied des Schweizerischen Verkehrsrats, als dessen Präsident er verstorben ist. Diese Institution war ihm sehr ans Herz gewachsen. Noch in der letzten Zeit befaßte er sich mit der Frage der Rationalisierung des Propagandawesens im Ausland.

Neben diesen ganz oder mehr öffentlichen Aemtern bekleidete Gottfried Kunz noch eine Reihe privater. Sein Drang, sich im Wirtschaftsgebiet praktisch zu betätigen, führte ihn in manche private Handels- oder Industrie-Unternehmung, wo er auch bald in leitende Stellungen kam.

Aus seiner Vieler Zeit her stammen die innigen Beziehungen zu den Familien Schwab und Montandon und zu den Vereinigten Drahtwerken in Bözingen. Seit langen Jahren dort bestimmender Ratgeber war er seit wenigen Monaten Verwaltungsratspräsident. Das blühende Unternehmen läßt mitteilen, daß es Herrn Kunz sehr viel schulde und daß auch sein Name mit ihm verwachsen bleiben werde. Und eine andere Firma der Metallbranche, die Firma Winkler, Fallert & Cie., beauftragt mich in gleicher Weise Dankesworte auszusprechen und zu versichern, daß auch sie die guten und nützlichen Dienste des Verstorbenen immer zu schätzen wisse. Aber auch noch andere Firmen wie die Merkur A.-G. und die Automaten-Gesellschaft, die G. Kunz seit Jahren präsidierte, versichern ihn ihres treuen und dankbaren Angedenkens für alles, was er ihnen war und leistete.



Und nun, lieber Freund, heißt es Abschied nehmen. Auch mir wirst Du, den ich noch kurz vor dem Tode, als einziger von all Deinen Freunden seit Deiner Erkrankung sprechen und sehen durfte, unvergeßlich und in dankbarer Erinnerung bleiben.

An Deiner Bahre geloben wir, allen Fleiß und alle Kraft anzuspannen, um das Werk, an dem Deine Seele mit allen Fasern hing, die Löttschbergbahn, zum Heil und Frommen des

Berner Volkes dem gewünschten Ziel entgegen zu führen.

Wir alle danken Dir und wünschen, daß Dir die Erde leicht sein möge.



## **Trauerrede von Herrn Dr. Ernst Brand, Fürsprecher in Bern**

Hochgeehrte Trauerversammlung,

Die freisinnig-demokratische Partei des Kantons Bern und der Schweiz, die Männerconcordia des Kantons Bern, die Studentenverbindung „Concordia“ und eine große Zahl von politischen und persönlichen Freunden nehmen von Herrn Gottfried Kunz mit einem schlichten, warmen Dankeswort Abschied.

Die Reihen der Studiengenossen des Verstorbenen im bernischen Staatsseminar und an der bernischen Hochschule haben sich gelichtet. Zielbewußte Förderer bernischer und schweizerischer Volkswirtschaft, mit denen Gottfried Kunz während Jahrzehnten in treuer Zusammenarbeit verbunden war — wie Johann Hirter und Eduard Will — sind ihm im Tode vorausgegangen. Der Verstorbene ist deswegen kein Einsamer geworden. Er, der Lehrersohn, der durch seinen Vater und seine Lehrer im bernischen Staatsseminar eine auf hohe Ziele hinweisende Ausbildung seines Gemüts und seines Charakters empfangen hatte, verstand es zeitlebens, Jüngere um sich zu sammeln, über wirtschaftliche und politische Fragen zu informieren, zu eigenem Nachdenken und zu aktiver Mitarbeit anzuregen. Für sich selber kannte er keine Schonung. Unermüdlieh war er tätig; jederzeit stand er seinen Freunden bereitwillig zur Verfügung.

Als Mitglied der Studentenverbindung „Concordia“ in den Jahren 1881 bis 1884 leitete Gottfried Kunz, der ein gutes musikalisches Verständnis und ein feines Empfinden besaß, zeitweise Gesangsübungen seiner Komilitonen, bei denen sich diese ihm gerne unterordneten. Sie erkannten und anerkannten seine Fähigkeiten. Später, während seiner praktischen Tätigkeit als Notar in Biel, versah er im Jahre 1888 mit großer Gewissenhaftigkeit das Amt eines Kassiers, im Jahre 1901 mit Auszeichnung das Amt des Zentralpräsidenten. Dort knüpfte er in der Ausübung seines Berufes persönliche und geschäftliche Beziehungen an, die auf gegenseitigem fest gegründeten Vertrauen beruhten und in der Folge weiten Kreisen unseres Landes zugute kamen.

Nach seinem Eintritt in die aktive bernische und eidgenössische Politik benutzte er gerne die Jahresversammlungen der Männerconcordia, zu denen stets auch die Studentenverbindung eingeladen wurde, zur Erörterung politischer, wirtschaftlicher und patriotischer Fragen. Manchmal hielt er wohl vorbereitete, tiefschürfende Referate, manchmal — auf eine im Gespräch gefallene Bemerkung oder Anfrage hin — freie Reden, die sich durch reiches Wissen, vielseitige Erfahrung und idealen Schwung auszeichneten. Dadurch trug er, auch noch nachdem er sich von seinen politischen Aemtern zurückgezogen hatte, wesentliches bei zum Verständnis der Bedürfnisse des Staates und zur Schulung der heranwachsenden Staatsbürger. Diese wertvolle, für manchen Jungen Richtung weisende Kleinarbeit bleibt ihm unvergessen.

Auch in einem Kreise von meist jüngern Freunden, mit denen sich der Verstorbene in den letzten 10 Jahren in Bern regelmäßig zusam-

menfand, pflegte er in ungezwungener Weise alle politischen Tagesfragen zu besprechen. Stets wirkte er anregend, ohne je in einen lehrhaften Ton zu verfallen. Seine Ueberzeugung vertrat er geschickt und bestimmt, gelegentlich nicht ohne Schärfe; doch lag es seinem im Grunde weichen Gemüt fern, je einem Freund oder guten Bekannten wegen Meinungsverschiedenheiten in politischen Dingen gram zu sein. Auch dieser engere Freundeskreis, mit dem sich Gottfried Kunz bei der Feier seines siebenzigsten Geburtstages kürzlich noch so herzlich über die gemeinsam verlebten genußreichen Stunden gefreut hatte, wird seinen Senior in treuem Andenken behalten.

Dem beweglichen Geist und der politischen Veranlagung unseres Gottfried Kunz entsprach es, daß er die Devise seiner Verbindung: „Freiheit, Fortschritt, Freundschaft“, nicht nur für sich in seinem privaten Leben immer hoch hielt, sondern daß sie auch die Grundlage seiner öffentlichen Tätigkeit bildete. Von seiner Uebersiedlung nach Bern hinweg, im Jahre 1904, wurde er nicht müde, als Mitglied des Zentralvorstandes der freisinnig-demokratischen Partei des Kantons Bern, in den Jahren 1914 bis 1919 unter Emil Lohner als eidgenössischem Parteipräsidenten überdies als Mitglied der Geschäftsleitung der eidgenössischen freisinnig-demokratischen Partei, sich für die fortschrittliche Entwicklung unseres Staatswesens und für die Hebung der Volkswohlfahrt einzusetzen. Alle wirtschaftlichen, finanziellen und humanitären Fragen fanden in ihm einen eifrigen Förderer in den Parteiinstanzen, in den Parlamenten und im Volke. Er war ein echter Berner in seiner Gründlichkeit und Beharrlichkeit. Als Politiker und Staatsmann wollte er den Stand Bern in sich gefestigt und führend sehen. Er kannte die

Stärke, die ihm dessen Zweisprachigkeit verleiht, und trat stets entschieden dafür ein, daß sie sich zum Wohle des ganzen Schweizerlandes auswirke. Seine gute Kenntnis der französischen Sprache, die er in jungen Jahren erworben hatte und in seiner Ehe weiter ausbildete, befähigte ihn, die speziellen Bedürfnisse unserer romanischen Mitbürger zu verstehen und wirksam zu vertreten.

Gottfried Kunz war bei seinem Eintritt in die bernische Regierung für viele als Politiker ein homo novus. Er arbeitete sich rasch und sicher in die bernische Staatsverwaltung und Politik ein.

Als Finanzdirektor gewann er bald einen maßgebenden Einfluß. Er war ein umsichtiger Verwalter der bernischen Staatsfinanzen, doch scheute er nicht davor zurück, dem Staat Opfer zuzumuten, wenn er diese für gerechtfertigt ansah. Es darf ehrend erwähnt werden, daß dank seiner Einsicht in die wirtschaftlichen Bedürfnisse und seiner Initiative schon zwei Jahre nach seinem Amtsantritt der Große Rat die Besoldungen der Beamten und Angestellten des Staates, die in der Hauptsache noch auf mehreren Erlassen aus den 70er Jahren beruhten, durch ein einheitliches, wohlabgewogenes Besoldungsdekret vom April 1906 in angemessener Weise erhöhte und daß auf 1. Januar 1909 ein neues Primarlehrergesetz in Kraft treten konnte, das Staats- und Gemeindeleistungen neu ordnete und den Primarlehrern ein ihrer Ausbildung und ihrer Verantwortung entsprechendes Einkommen sicherte. Weniger allgemein bekannt, aber doch recht bedeutungsvoll war die Mitarbeit des Finanzdirektors Kunz an der Vorbereitung der Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches in unserm Kanton. Er wußte aus seiner Nota-



riatspraxis, wie nötig und wichtig eine klare und sichere Ordnung des Liegenschaftsverkehrs ist, aber auch, wie manche Mängel dem alten bernischen Grundbuchsystem anhafteten. Aus seiner reichen Erfahrung heraus trat er mit Entschiedenheit dafür ein, daß die dinglichen Rechte an bernischem Grundbesitz soweit irgend möglich umfassend und zuverlässig abgeklärt werden, bevor das Schweizerische Zivilgesetzbuch in Kraft trete. Es ist mit ein Verdienst des Finanzdirektors Kunz, daß das bernische Grundbuchbereinigungsgesetz den Uebergang vom alten zum neuen Recht in einem die privaten Interessen stark berührenden Gebiet vortrefflich vorbereitete und eine gerechte Lastenverteilung zwischen Staat und Grundeigentümern brachte.

Das Vertrauen, das die politischen Freunde, der Große Rat und, nach Einführung der Volkswahl des Regierungsrates, das Bernervolk dem Verstorbenen als Regierungsrat entgegenbrachten, rechtfertigte er auch als Mitglied des Ständerates, in den er im Jahre 1907 abgeordnet wurde. Mit sicherem Blick erfaßte er die eidgenössischen und internationalen Tagesfragen; in den 12 Jahren, während denen er den Stand Bern im eidgenössischen Parlament vertrat, leistete er vielseitige und fruchtbare Arbeit. Er gehörte im Ständerat den wichtigsten Kommissionen fast während seiner ganzen Amtsdauer an: Der Zolltarif-Kommission, der Alkohol-Kommission, der Geschäftsprüfungs-Kommission, die er im Jahre 1913/14 präsidierte, der Finanz-Kommission, deren Präsidium er vom Jahre 1913 hinweg mit großer Sachkenntnis führte. Außerdem war er Mitglied oder Präsident zahlreicher weiterer Kommissionen, von denen einzig noch diejenige für die Revision des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquida-

tion von Eisenbahnen erwähnt werden möge. Diese Revision wurde durch eine Motion des Verstorbenen vom 15. Juni 1915 in die Wege geleitet und am 25. September 1917 zu einem raschen und glücklichen Abschluß gebracht. Ständerat Kunz hatte die schweren wirtschaftlichen Gefahren erkannt, die unsern Privatbahnen und unserm Lande durch die Fortdauer des Weltkrieges drohten. Er hatte aber auch die Zuversicht, daß sich unsere Volkswirtschaft mit der Zeit durch treues Zusammenwirken aller interessierten Kreise werde erholen können. Es ist sein bleibendes Verdienst, daß er den Weg gewiesen hat, durch Einführung der Rechtswohltat des Nachlaßvertrages für private Eisenbahnunternehmen deren Zwangsliquidation zu vermeiden.

Herrn Gottfried Kunz im Namen der freisinnig-demokratischen Partei des Kantons Bern und der Schweiz, seiner Verbindung „Concordia“ und seiner persönlichen Freunde den Dank abzustatten für seine Treue, seine Grundsatzfestigkeit und sein segensreiches Wirken, ist Herzensbedürfnis. Tiefempfundenen Dank zollen wir aber auch seiner Gattin, die ihm während langen, inhaltsreichen Ehejahren in feinsinniger, verständnisvoller Weise in seiner vielseitigen Wirksamkeit unterstützt hat. Sie darf mit den Familienangehörigen versichert sein, daß die unererschütterliche Treue, die Gottfried Kunz dem Land und seinen Freunden bewahrt hat, ein uns allen teures Vermächtnis ist und daß die von ihm unter den Jüngeren ausgestreute Saat aufgehen und die Erinnerung an den lieben Menschen und warmfühlenden Patrioten lebendig erhalten wird.