

Militärische Ansprüche an eine elektrifizierte BLS

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **69 (2007)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

brauchsdauer war, desto weniger sollte die Kilowattstunde kosten.¹⁷⁴ Für Thormann und Finanzdirektor Gottfried Kunz war dieser Staffeltarif angesichts der Minimalgarantie, welche die Kosten der BKW aus der Verzinsung des Anlagekapitals und aus dem Betrieb zumindest decken sollte, überflüssig. Der Staffeltarif nach Gebrauchsdauer wurde trotz Protest in leicht modifizierter Form beibehalten. Zugunsten der BKW wurde die Garantie auf Strombezug durch die BLS im Umfang von mindestens 400 000 Franken (Minimalgarantie) beschränkt, wofür die BLS zirka zwölf Millionen Kilowattstunden beziehen konnte.¹⁷⁵

Wie die betriebswirtschaftlichen Überlegungen insbesondere der BKW zeigen, verband die beiden Unternehmungen eine zwiespältige Beziehung. Einerseits war die VKHW/BKW auf die BLS angewiesen, andererseits jedoch nicht bereit, grosse wirtschaftliche Verluste zugunsten der BLS hinzunehmen – auch wenn sie dazu vom zuständigen Regierungsrat bisweilen gedrängt wurde: Die politische Gunst im Kanton Bern vor dem Ersten Weltkrieg genoss die Eisenbahn. Die VKHW/BKW nutzte die Spielräume, die ihr die Position als halbstaatliche, demokratisch nicht kontrollierte und nicht in das politisch-administrative System eingegliederte Unternehmung gab.¹⁷⁶

Die gegenseitige Abhängigkeit zwischen der VKHW/BKW und der BLS dürfte jedoch die Integration der BKW in staatliche Strukturen gefördert haben. Denn in der Zusammenarbeit mit der BLS half die VKHW/BKW bei der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben und wurde so vermehrt im Staat eingebunden, was die These der zunehmenden Politisierung der Elektrizitätswirtschaft des Kantons Bern stützt.¹⁷⁷

8. Militärische Ansprüche an eine elektrifizierte BLS

In Europa übte das Militär einen grundsätzlichen Einfluss auf den Eisenbahnbau aus.¹⁷⁸ Die europäischen Regierungen verstaatlichten im 19. Jahrhundert wegen des militärischen Nutzens die Telegraf- und Bahnnetze. Der Wert der Unterstützung militärisch wertvoller Linien zeigte sich beispielsweise 1870/71 anlässlich des Deutsch-Französischen Kriegs.¹⁷⁹

In der Schweiz generierte dieser Krieg nur bedingt eine gesteigerte staatliche Kontrolle über die Eisenbahnen. Das Ausbleiben ernsthafter Kampfhandlungen liess die Frage des militärischen Nutzens der schweizerischen Bahnlinien nie wirklich akut werden. Vielmehr dominierten zwischen 1872 und 1918 beim Eisenbahnbau die wirtschaftlichen vor strategischen Interessen. Der Generalstab stand deshalb bei der Gründung der SBB hinsichtlich grosser Alpentunnels vor vollendeten Tatsachen und konnte nur noch auf die Zufahrtslinien Einfluss nehmen. Im Kanton Bern konzentrierte sich der Generalstab auf die Brienerseebahn.¹⁸⁰

*Zufahrt zum Simplon:
Innenpolitischer Vorteil, aussenpolitischer Nachteil*

1892 sandte der Chef des Generalstabsbüros, Arnold Keller,¹⁸¹ dem Eidgenössischen Militärdepartement ein Memorial, in dem er grundsätzlich zur militärischen Bedeutung der Alpenbahnen Stellung nahm. Er behandelte darin auch in Planung stehende Projekte wie den Lötschberg, dessen Zustandekommen zu diesem Zeitpunkt noch keineswegs gesichert war. Im Memorial zeigte er, dass der Lötschberg in strategischer Hinsicht eine zweischneidige Angelegenheit sein würde. Einerseits habe «ein Durchstich der Alpen zwischen dem Genfersee und dem Gotthard [...] für die Verteidigung des Wallis eine grosse militärische Bedeutung», da er als einzige direkte Verbindung zwischen dem Oberwallis und dem Mittelland eine rasche Truppenkonzentration inklusive Unterhaltslieferung erleichtern würde.¹⁸² Andererseits lehnte der Generalstabschef den Lötschberg ab, weil er als Zufahrt zum Simplon die gegnerische Operationslinie erweiterte, womit die schweizerischen Kräfte zur Zersplitterung gezwungen waren. Da internationale Transitlinien wie der Simplon mit seiner allfälligen Verlängerung durch den Lötschberg der Landesverteidigung grundsätzlich keinen Nutzen stiften würden, bezeichnete der Generalstabschef den Simplontunnel aus Sicht der Landesverteidigung 1892 als «nicht zulässig», da er mehr Gefahren als Vorteile bringe.¹⁸³

Als das Lötschbergprojekt in den folgenden Jahren jedoch immer konkretere Formen annahm, festigte sich im Generalstab die Beurteilung des Lötschbergs als strategisch wichtiger Alpendurchstich. Im März 1906 bestärkte der Chef der Generalstabsabteilung erneut die militärische Bedeutung des Lötschbergs, indem er ihn als zweitwichtigste Alpenbahn in der Schweiz behandelte und ihm aufgrund seines Schutzes des Simplonpasses und der Verbindung zwischen dem Gotthard und dem Wallis sogar eine hervorragende strategische Bedeutung zumass.¹⁸⁴

Obwohl das Generalstabsbüro den internationalen Charakter von grenzüberschreitenden Bahnen offenbar ungern sah, stufte es den Lötschberg als militärisch wichtig ein. Nachschub, Verschiebungen, Schutz der Simplonfront und direkter Anschluss des Oberwallis an den Kanton Bern schienen für den Generalstab seinen Nachteil aufzuwiegen, Abschnitt einer internationalen Transitlinie zu sein.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erwähnte Ende 1906 in seinem Gesuch an den Bundesrat zur Subventionierung eines doppelspurigen Tunnels ausschliesslich die Vorteile des Lötschbergs aus militärischer Perspektive. Darin befürwortete er eine bewegliche Armee, die anstatt auf Befestigungen auf Verbindungen setzen sollte. Denn der Lötschberg stelle eine bisher unbekannte Möglichkeit dar, die Truppen im Wallis zu versorgen,

ohne die Kräfte am Gotthard und um Saint-Maurice zu zersplittern. Dass dafür ein doppelspuriger Tunnel nur von Vorteil sei, verstand sich in seinen Augen deshalb fast von alleine.¹⁸⁵

Technische Kompatibilität verlangt

Mit der höheren militärischen Bedeutung stiegen auch die militärischen Anforderungen an die BLS. Schon der Bericht vom März 1906 verlangte, dass die Lötschbergbahn nicht zu weit weg von Brig in das Rhonetal einmünden sollte und nebst einheitlichem Bau- und Rollmaterial, minimaler Zugleistung von 100 Tonnen und Wintertauglichkeit vor allem ein durchgehendes Traktionssystem mit zuverlässiger Zugkraft brauche. Dies gewährleiste nach Ansicht des Generalstabs nur Dampftrieb. Zudem vermöge nur dieser den Kampf gegen den Schnee erfolgreich zu führen, weshalb der elektrische Betrieb erst dann eingeführt werden könne, wenn a) das sichere Funktionieren in den Hochalpen im Winter garantiert sei, b) das gleiche Zuggewicht wie mit Dampf befördert werden könne und c) das Rollmaterial problemlos an die Anschlussbahn übergeben werden könne.¹⁸⁶

Die Abhängigkeit des elektrischen Betriebs von Kraftwerkzentralen, die sich oft in ungeschützten Talregionen befänden, und das Fehlen praktischer Motoren sah der Generalstab als weitere Hindernisse für den elektrischen Bahnbetrieb im Kriegsfall.¹⁸⁷

Interessant ist, dass auch der Generalstab den Motor als «Reverse salient» der elektrischen Traktion für Gebirgsbahnen erkannte. Inwiefern die BLS die vom Militär gestellten Forderungen in ihre Entscheide einbezog, ist schwer zu beurteilen. In den konsultierten Quellen finden sich jedenfalls keine Hinweise darauf, dass ein Entscheid wegen des Militärs gefällt wurde. Vielmehr werden auch hier immer wirtschaftliche Motive angeführt, womit die These der Dominanz wirtschaftlicher vor strategischen Interessen auch für die BLS zutrifft. Sie bedarf jedoch insofern einer Verfeinerung, als die Lötschberglinie erst ab Herbst 1906 gebaut wurde, womit der Generalstab durchaus die Möglichkeit gehabt hätte, mehr Einfluss als beim Gotthardtunnel zu nehmen, und nicht vor vollendeten Tatsachen stand.¹⁸⁸

Allerdings sollte der Grund für die geringe Einflussnahme des Generalstabs auf die Lötschberglinie nicht beim Planungs- und Baubeginn, sondern bei der Konzession gesucht werden. Die Eisenbahnabteilung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements teilte dem Militärdepartement Ende Januar 1907 nämlich ausdrücklich mit, dass den Betreibern bereits konzessionierter Linien wie der Lötschbergbahn «keine Verpflichtungen auferlegt werden können, die über die in den betreffenden Konzessionen enthaltenen hinausgehen, es wäre denn, dass der Bund für die Mehrkosten aufkommen würde.»¹⁸⁹ Da die Lötschbergbahn ihre Konzession 1904 ver-

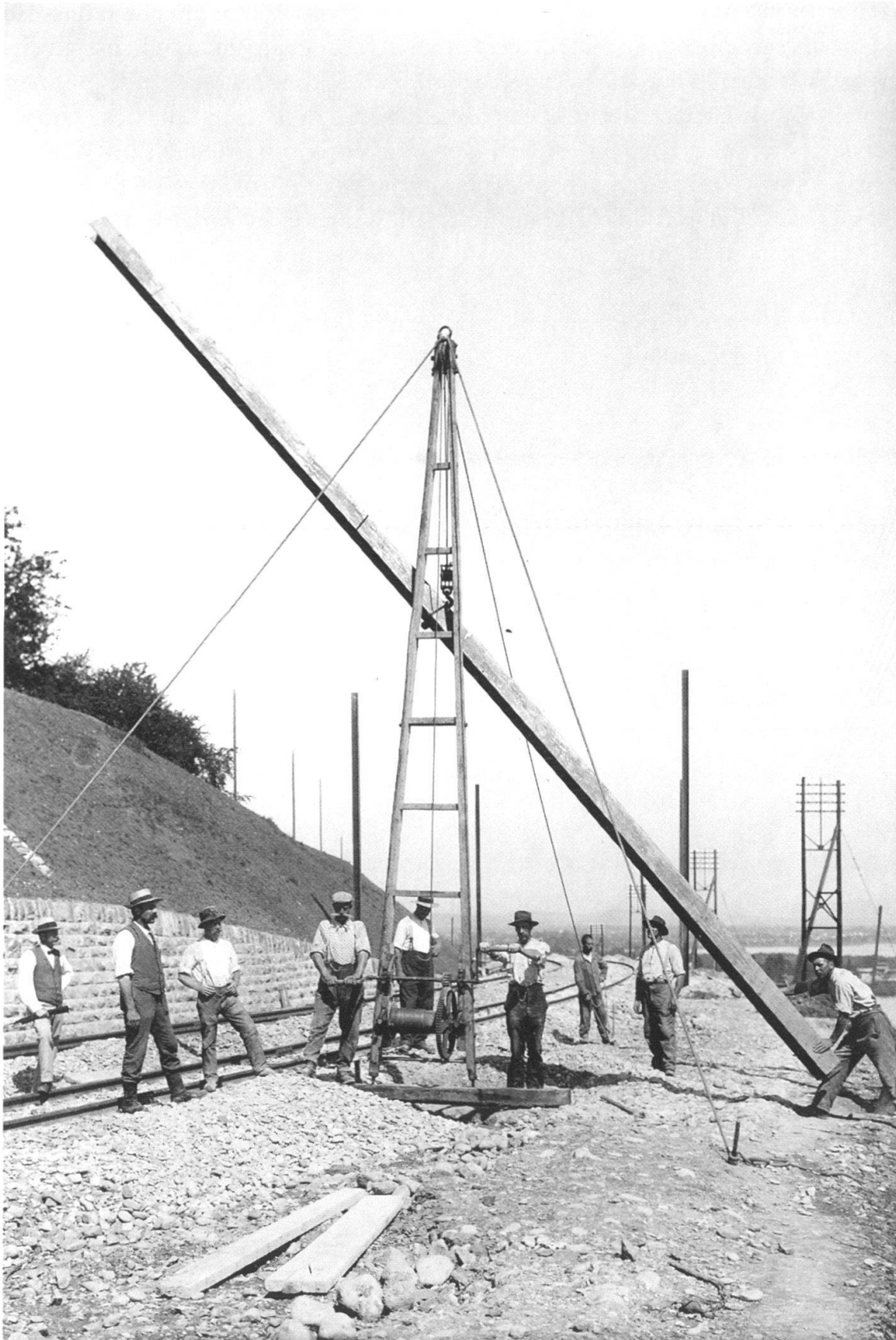


Abb. 14 Fahrleitungsbau ausserhalb Spiez um 1910. Die Arbeiter stellen Masten auf, um die Stromleitungen zu befestigen. Im Hintergrund rechts ist zudem eine Telefonleitung sichtbar.

längert erhalten hatte,¹⁹⁰ musste sie keine Erklärung mehr abgeben, dass sie «den vom Militärdepartement gestellten Anforderungen möglichst Rechnung zu tragen» bereit sei, wie dies noch zu konzessionierende Bahnen später tun mussten.¹⁹¹ Dennoch erfüllte die BLS mit Ausnahme des Dampfbetriebs die militärischen Forderungen. Sie funktionierte auch im Winterhalbjahr, wies ein durchgehendes Traktionssystem auf, das in Brig allerdings einen Wechsel der Lokomotive nötig machte, beförderte mindestens 100 Tonnen und entsprach teilweise der Forderung nach doppelspurigen Tunnels.

Trotz seiner anfänglich ablehnenden Haltung dem elektrischen Antriebssystem gegenüber verfolgte der Generalstab dessen Entwicklung und beauftragte die Studienkommission mit einem Bericht, der dort im Oktober 1908 zur Sprache kam. Der Generalstab hatte sich für die mögliche Aushilfe durch die vorhandenen Kraftwerke bei einer gewissen Periodenzahl für Wechselstrombetrieb erkundigt,¹⁹² was vermuten lässt, dass er die Möglichkeit des Wechselstrombetriebs aktiv in die Planung aufgenommen hatte. Die Vorteile des elektrischen Betriebs anerkannte das Militär trotzdem erst mit fortschreitender Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen nach dem Ersten Weltkrieg, insbesondere der SBB in den 1920er-Jahren.¹⁹³ Die Armee trieb somit die Entwicklung neuer technischer Möglichkeiten für die schweizerischen Bahnen – also auch die BLS – nicht voran.

9. Die betroffenen Menschen

Politiker, Wirtschaftsvertreter, technische Experten und militärische Funktionäre erscheinen in den Quellen als Akteure, die aktiv ihre Interessen vorbrachten und durchsetzten. Arbeiter hingegen, welche die Linie bauten, oder die Bevölkerung, die entlang der Strecke wohnte und dadurch eine einschneidende Veränderung ihres Lebens- und Wirtschaftsraums erfuhr, tauchten erst in der Berichterstattung über die Eröffnungsfahrten und -feiern im Sommer 1913 auf. Oft figurierten sie dabei als dankbare Statisten, die den Eröffnungsreden von Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft einen gebührenden Rahmen gaben.¹⁹⁴

Doch wie hatten sich diese Leute in der Planungs- und Bauphase verhalten? Erschöpfte sich ihre Teilnahme an einer elektrischen Lötschbergbahn im Abstimmen über finanzielle Fragen und Wählen wichtiger Personen, die sich für die BLS einsetzten? Welche Erfahrungen machte die Anwohnerschaft der BLS? Wie gestalteten sich die sozialen Bedingungen der Arbeiter?