Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 69 (2007)
Heft: 2

Artikel: Dynamische und risikofreudige Berner : BLS und BKW auf dem Weg zur Pioniertat, 1902-1914

Autor: Amacher, Anna

Kapitel: 8: Militärische Ansprühe an eine elektrifizierte BLS

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-247322

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: 17.07.2025

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

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 Telegrafen- 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 Brienzerseebahn.[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 ewähnte 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 Zugsleistung von 100 Tonnen und Wintertauglichkeit vor allem ein durchgehendes Traktionssystem mit zuverlässiger Zugkraft brauche. Dies gewährleiste nach Ansicht des Generalstabs nur Dampfantrieb. 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 Zugsgewicht 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 praktikabler 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-

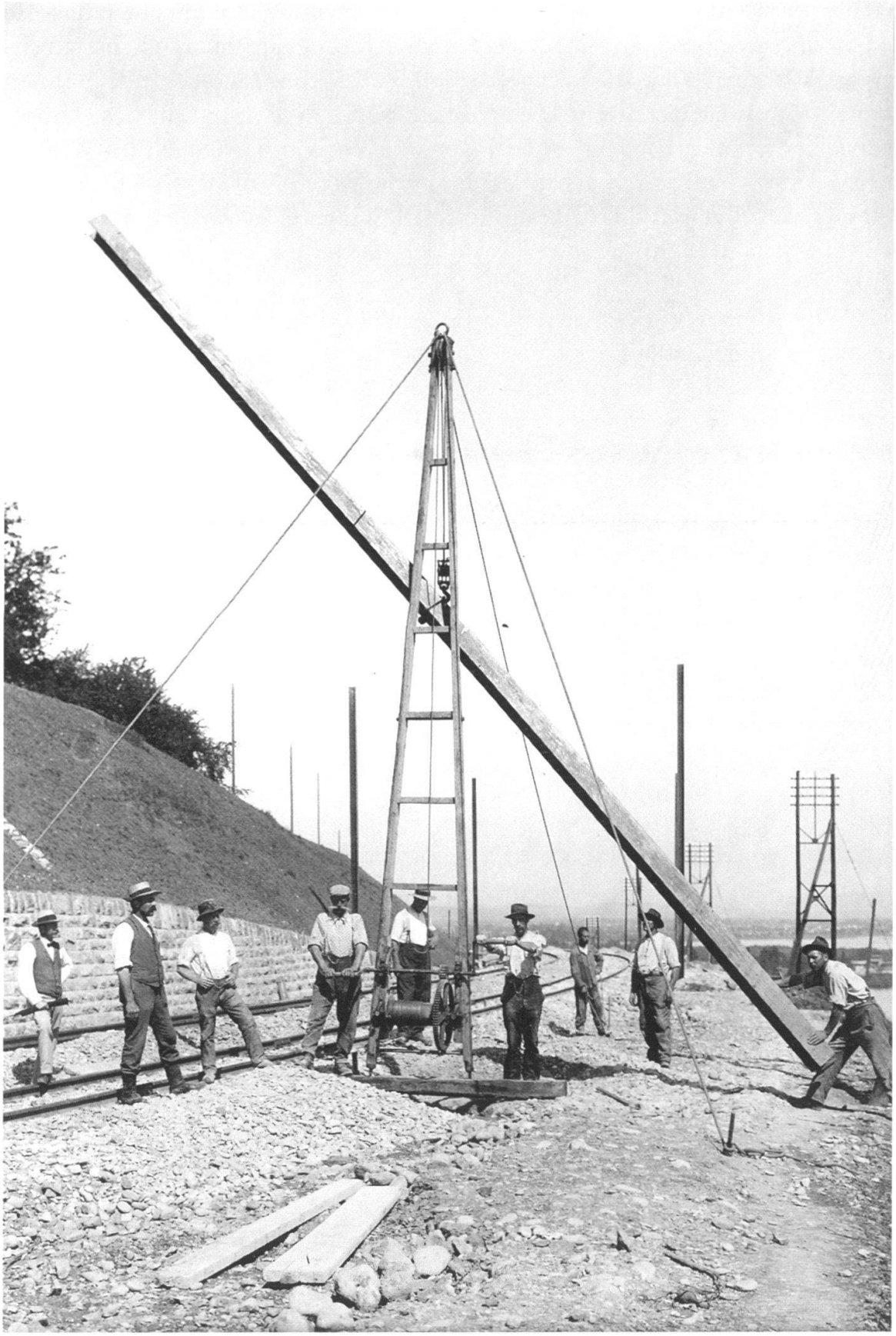

Abb. 14 Fahrleitungsbau ausserhalb Spiez um 1910. Die Arbeiter stellen Masten auf, um die Stromleitungen zu befestigen. Im Hintergrund rechts ist zudem eine Telefonleitung sichtbar.

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?