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: 10: Erste Erfahrungen mit dem elektronischen Betrieb

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

Erfolgsfaktor für den elektrischen Betrieb der BLS war, hatte Ludwig Thormann bereits vor der Elektrifizierung der SFB festgehalten. In seinem Bericht über die Versuchsstrecke Spiez–Frutigen von 1911 begründete er die 1910 erfolgte Elektrifizierung der SFB mit dem Zweck, «in kleineren Verhältnissen sich einen Stamm Personal zu erziehen, das zur Zeit der Eröffnung der ganzen Linie mit der neuen Betriebsart vertraut sein würde.»[208] Denn die neue Technologie bedingte grundlegend neue Fähigkeiten und Tätigkeiten. Dagegen erhob sich denn auch Widerstand seitens der Dampftechniker und Maschinenmeister.[209]

Bis Mitte Oktober 1910 erfolgte die Umschulung des Personals für den elektrischen Betrieb auf der Versuchsstrecke der Lötschbergbahn weitgehend problemlos.[210] Es bestand bloss die Gefahr von Überschlägen, weil sowohl herkömmliche Dampflokomotiven als auch elektrische Motorwagen eingesetzt wurden. Der Russ setzte sich an den elektrischen Leitungen fest, wogegen das Personal «die Isolatoren jeden Morgen einer Prüfung unterzog und periodische, gründliche Reinigungen von Russ vornahm.»[211] Die Isolation schien denn auch für das Personal die Knacknuss gewesen zu sein. Am 4. Juli 1913, drei Tage nach der Aufnahme des regulären Betriebs, verunfallte der Lokomotivführer Gottfried Ott in Frutigen im Innern einer Maschine, als er beim Reparieren des Motors eine Leitung berührte, deren Isolation offenbar nicht dicht gewesen war. Obwohl der zweite Lokführer die Kontaktbügel schnell herunterliess, war Ott sofort tot.[212]

10. Erste Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb

Wirtschafts- und regionalpolitische Interessen hatten Erwartungen an eine internationale Transitlinie entstehen lassen, die nicht nur Güter möglichst lange über Berner Boden führen, sondern auch Touristen bringen sollte. Doch erfüllten sich diese Erwartungen im ersten Jahr?

Zu beachten ist dabei, dass das erste Betriebsjahr und das Geschäftsjahr 1914 nicht deckungsgleich sind. Das erste Betriebsjahr dauerte von August 1913 bis August 1914. Das Geschäftsjahr 1914 dauerte vom 1. Januar 1914 bis am 31. Dezember 1914. Die Unterscheidung ist insofern wichtig, als das erste Betriebsjahr zeigt, wie die Betriebseinnahmen tatsächlich ausfielen. Das Geschäftsjahr 1914 hingegen wird verwendet für die Gegenüberstellung von erwartetem und tatsächlichem Verkehr. Denn um den voraussichtlichen Verkehr und den wirtschaftlichen Nutzen einer Berner Alpenbahn abschätzen zu können, hatte Oberingenieur Zollinger 1906 bei der Planung der Lötschbergstrecke Prognosen für das Geschäftsjahr 1914 gemacht. So lässt sich zumindest ein punktueller Vergleich der Erwartungen und der tatsächlichen Einnahmen vornehmen.

Zweifelsohne sind sowohl das erste Betriebsjahr als auch das Geschäftsjahr 1914 für eine aussagekräftige Überprüfung der Erwartungen viel zu kurz, aber zumindest geben sie einen Eindruck davon, wie sich der Betrieb hätte entwickeln können, wenn sich durch den Ersten Weltkrieg die äusseren Umstände im internationalen Wirtschaftsgefüge nicht fundamental geändert hätten. Denn die ersten Pressemeldungen tönten vielversprechend.

Das erste Betriebsjahr (August 1913 bis August 1914)

Mit der regelmässigen Betriebsaufnahme der BLS ab Mitte Juli 1913 setzte neben dem Personenverkehr auch der Güterverkehr ein. Die Menschen aus dem Oberwallis benutzten die neue Linie, da sie für Warentransporte von Brig nach Bern bis zu 16 Franken einsparen konnten. Dies übertraf sogar die geschätzten Einsparungen für die Strecke Spiez–Brig von elf Franken. Zudem trafen bereits am zweiten Betriebstag viele Transitpassagiere mit viel Gepäck in Brig ein. Ausgelastete Güterzüge transportierten von Süden nach Norden Früchte, von Norden nach Süden Kohle.[213] Offenbar hatte die BLS nicht mit so grossen Mengen gerechnet, denn eine Woche nach der regulären Betriebsaufnahme standen «gegen 80 Wagen mit Lebensmitteln und dergleichen aus Italien»[214] im Bahnhof Brig und warteten auf ihren Weiter-

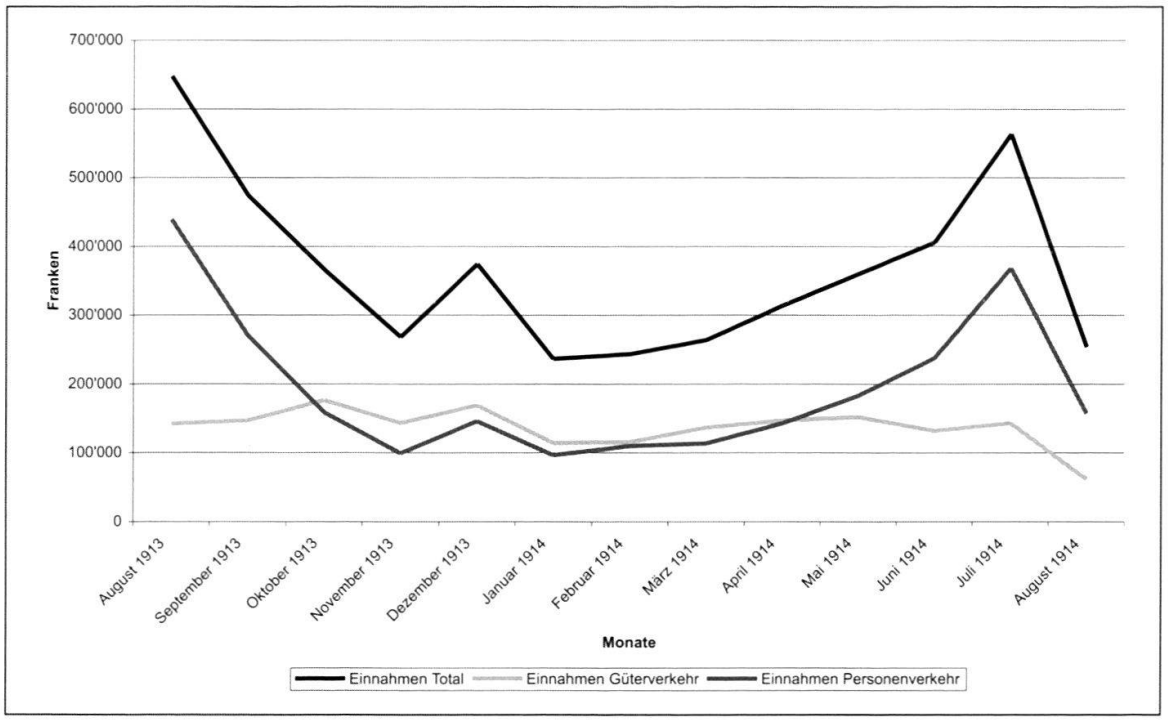

Abb. 16 Die Einnahmen im ersten Betriebsjahr der BLS (August 1913 bis August 1914). Wider Erwarten brachte der Personenverkehr mehr Einnahmen als der Güterverkehr. Zudem stieg der Ertrag jeweils im Sommer an. Im August 1913 brachte die neugierige Bevölkerung und im Dezember 1913 der Weihnachtstourismus nach Kandersteg und Adelboden hohe Einnahmen. Der Erste Weltkrieg liess den Personenverkehr ab August 1914 drastisch zurückgehen.

transport nach Norden. Insgesamt war der Güterverkehr allerdings nicht über Erwarten ausgefallen, wie die Abbildungen 16 und 17 zeigen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr verliefen relativ konstant. Im ersten Betriebsjahr generierte der Personenverkehr mit 53 Prozent der Totaleinnahmen mehr Einnahmen als der Güterverkehr (37 Prozent), was nicht den Erwartungen entsprach. Der bescheidene Beginn des Güterverkehrs mag einerseits auf ausländisches Zögern zurückzuführen sein, andererseits berichtete der BLS-Geschäftsbericht von 1914, dass die Gotthardroute für italienische Transporte billiger als die Simplon–Lötschberg-Strecke sei. Die Gesamttaxen eines Transports von Italien nach Norden über den Gotthard kamen die Italiener billiger zu stehen, weil die Gotthardroute länger über schweizerischen Boden führte. Die kürzer über schweizerischen Boden führende Route Simplon–Lötschberg nahm daher trotz der Distanzverkürzung weniger ein. Zusätzlich bescherte ab April 1914 eine Verbilligung der Taxen für Wein, Schwefel, Lebensmittel und Marmor im italienisch-deutschen Verkehr Mindereinnahmen, die eventuell ab Mai 1914 die Betriebseinnahmen des Güterverkehrs erneut sinken liessen.[215] Dieser nahm im ersten Betriebsjahr tendenziell ab.

Die Betriebseinnahmen im Geschäftsjahr 1914

Die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehr erreichten die erwarteten Werte etwa zu zwei Dritteln und beim Güterverkehr jedoch nur zu rund einem Drittel. Dies ist sehr interessant, denn die tatsächlich eingetretene Entwicklung ist somit gerade umgekehrt zur erwarteten Entwicklung, für die Zollinger von einem Drittel Personen- und zwei Dritteln Güterverkehr ausgegangen war. Allerdings dürften sich diese Verhältnisse bereits mittelfristig den erwarteten Verhältnissen von zwei Teilen Güter- und einem Teil Personenverkehr angenähert haben. Zumindest der Güterverkehrsertrag verlief bereits ab 1917 parallel zur Gesamtertragskurve, wobei er bis nach dem Zweiten Weltkrieg ungefähr zwei Drittel ausmachte.[216]

Ein Vergleich der erwarteten und der im ersten Betriebsjahr erwirtschafteten Betriebseinnahmen der BLS zeigt drastisch die Wirkungen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs. Auch wenn sich die Erwartungen Zollingers auf das Geschäftsjahr bezogen, ist eine Gegenüberstellung mit den Einnahmen aus dem ersten Betriebsjahr sinnvoll, weil Letzteres auch einen ganzen Jahreszyklus (Sommer, Winter) umfasste, für den der Güter- und der Personenverkehr ebenfalls getrennt aufgeführt wurden. Die Betriebseinnahmen aus dem ersten Betriebsjahr fielen sowohl total als auch im Personen- und Güterverkehr höher als diejenigen des Geschäftsjahres 1914 aus. Beim Personenverkehr übertrafen die im ersten Betriebsjahr erwirtschafteten Einnahmen die Erwartungen sogar, was die Zeitungsmeldungen

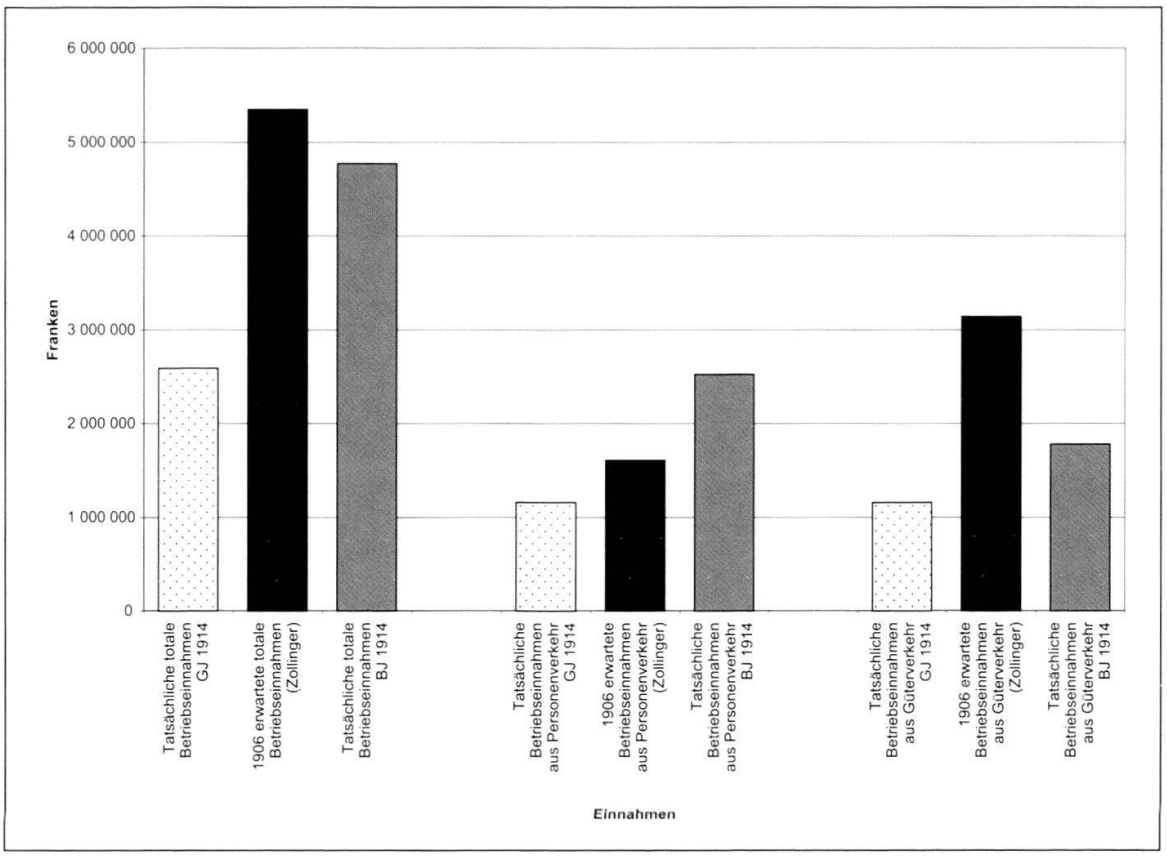

Abb. 17 Vergleich der erzielten Betriebseinnahmen der BLS im ersten Geschäftsjahr 1914 (GJ) und Betriebsjahr 1913/14 (BJ). Weder der Personen- noch der Güterverkehr, noch das Total erreichten die Erwartungen. So entsprachen die totalen Betriebseinnahmen 1914 nur etwa der Hälfte der Erwartungen. Die tatsächlichen Betriebseinnahmen aus Güter- und Personenverkehr fielen etwa gleich hoch aus.

bestätigt, die von grossen Menschenmengen auf der neuen Strecke berichteten. Beim Güterverkehr lagen die Betriebseinnahmen im ersten Betriebsjahr auch höher als diejenigen des Geschäftsjahrs 1914, weil eben im Geschäftsjahr 1914 infolge des Kriegsausbruchs ab August nur noch eine kleine Menge an Gütern transportiert wurde.

11. Zusammenfassung, Schlussfolgerungen, Ausblick

Die sich an den unternehmenshistorischen Daten orientierende Periodisierung – Initiativkomitee 1902, Unternehmensgründung 1906, Betriebsaufnahme 1913 – bedarf hinsichtlich des elektrischen Betriebs einer Ergänzung. In einer elektrotechnischen Periodisierung des Untersuchungszeitraumes stehen die Jahre 1904, als die BLS die Anwendung des elektrischen Betriebs beschloss, und 1908, als sich die BLS, gestützt auf die Empfehlung ihres Elektrifizierungsverantwortlichen, Ludwig Thormann, für das Einphasenwechselstromsystem entschied, im Vordergrund.