

Einführung

Objektyp: **Chapter**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **15.08.2024**

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.

Dynamische und risikofreudige Berner BLS und BKW auf dem Weg zur Pioniertat, 1902–1914¹

Anna Amacher

1. Einführung

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Juni 2007 bietet Anlass, 100 Jahre zurückzublicken. Die beiden Unternehmen Berner Alpenbahn Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) und Bernische Kraftwerke (BKW) beschäftigen den Kanton Bern im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts ebenso wie ein Jahrhundert zuvor. Ihre Zusammenarbeit verhalf dem Kanton vor dem Ersten Weltkrieg zu einer elektrischen Kantonsbahn, die damals als technische Pioniertat galt und eine ausserordentliche wirtschaftspolitische Dynamik entfachte. Innerhalb eines Jahrzehnts hatte der Kanton zwei grosse Infrastrukturprojekte finanziert und gebaut, deren Kombination im elektrischen Betrieb der Lötschbergbahn gipfelte. Bis dahin hatte keine normalspurige Bahn so steile Rampen mit elektrischem Antrieb befahren wie die BLS – und das mit einem Stromsystem, mit dem kaum Erfahrungen in technischer oder finanzieller Hinsicht vorlagen! Die Ausgangslage für eine elektrische BLS war also höchst unsicher. Denn wer würde in ein Bahnprojekt investieren, mit dessen elektrischem System keine vergleichbaren Erfahrungen vorlagen und für das keine Lokomotive existierte? Als sich die BLS für das Einphasenwechselstromsystem entschied, konnte die Maschinenindustrie nämlich noch keine elektrischen Lokomotiven bauen, die so steile Rampen wie jene der Lötschbergstrecke bewältigten.

Mit dem Lötschberg erhielt die Schweiz nach dem Gotthard eine zweite Alpentransversale. Der Lötschberg stand in Konkurrenz zu einer Alpentransversale in der Ostschweiz. Während rivalisierende Gruppen in der Ostschweiz die Durchsetzung eines Projekts verunmöglichten,² demonstrierten die Berner grössere Einigkeit. Zwischen 1902 und 1913 setzten sie ihre lange gehegten, ehrgeizigen Pläne eines eigenen Alpendurchstichs um, der mit dem 1906 eröffneten Simplontunnel die zweite schweizerische Alpentransversale bildete. Diese verhinderte eine drohende Umfahrung des Transitlandes Schweiz, da am Brenner (1867), am Mont Cenis (1871) und am Arlberg (1884) Tunnels durch die Alpen eröffnet worden waren und der Bahnbau in der Schweiz im internationalen Vergleich spät eingesetzt hatte.³

Doch was befähigte den Kanton Bern dazu, ausgerechnet der viel stärker industrialisierten Nordostschweiz mit dem Bau eines Alpendurchstichs und in der Realisierung einer technischen Pioniertat zuvorzukommen? Die vorliegende Arbeit untersucht die Rolle von sechs Faktoren beim Zustandekommen der elektrischen BLS: Politik, Persönlichkeiten, Technik, Wirtschaft, Militär und betroffene Menschen. Ergänzend interessieren die Erwartungen der Planungs- und Bauphase, und ob der tatsächliche Betrieb diese Erwartungen erfüllte. Erkenntnisleitend ist folglich die Frage, welche Faktoren die Frühzeitigkeit des Unterfangens und die ungewöhnlich aktive Wirtschaftspolitik des Kantons Bern im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ermöglichten.

2. Allgemeine Rahmenbedingungen des elektrischen Bahnbetriebs⁴

Als die Berner Alpenbahn 1913 ihren elektrischen Betrieb aufnahm, verkörperte sie zwei technische Errungenschaften des «langen 19. Jahrhunderts»⁵, die das wirtschaftliche, politische, soziale und kulturelle Leben in Europa revolutionierten: die Eisenbahn und die Elektrizität. Beide Netzwerke ermöglichten, unterstützten und verstärkten Prozesse, die das 19. Jahrhundert in Europa und der Schweiz geprägt hatten:

Ab den 1850er-Jahren brachte die Eisenbahn sowohl Touristen aus ganz Europa in die Schweiz als auch auswandernde Schweizerinnen und Schweizer zu den Ausschiffungshäfen am Atlantik oder pendelnde Arbeiter und Arbeiterinnen an den Arbeitsplatz. Sie verband aufstrebende Städte sowie industrielle Produktionszentren und unterstützte die zweite Etappe der Agrarmodernisierung. Sie wurde durch internationales Kapital finanziert und war somit Ausdruck der sich mittels freien Handels in die Weltwirtschaft integrierenden Schweiz, die von einem international ausgerichteten, an den Fortschritt glaubenden, technikbegeisterten, optimistischen und freisinnigen Unternehmertum geführt wurde.⁶

Die Elektrizität wurde ab den 1890er-Jahren in Beleuchtungsanlagen, Bergbahnen und ersten elektrischen Normal- und Vorortsbahnen eingesetzt. Dem reichen Bürgertum diente sie als Distinktionsinstrument in Form von Glühlampen, bis sie ab dem Ersten Weltkrieg die Haushalte unaufhaltsam eroberte. Anfänglich war die schweizerische Elektrizitätswirtschaft vorwiegend international finanziert, wurde jedoch nach der Jahrhundertwende zunehmend verstaatlicht.⁷