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: 3: Spezifische Rahmenbedingungen im Kanton Bern

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: 14.07.2025

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

Strom bei Vollbahnen, Grundsätze und Standards für Konstruktionen, Spannungen, Stromzuführungen sowie für Rollmaterial und Lokomotiven.

Die Studienkommission wollte das bestehende praktische und theoretische Wissen sammeln und mittels der Versuchsstrecken zwischen Seebach und Wettingen und am Simplon die skeptischen SBB – sie traten erst 1903 in die Studienkommission ein – und Bahnfachleute gewinnen. Dabei legte sie Wert auf die Wissenschaftlichkeit der Versuche, in denen sie systematisch und experimentell vorging. Zudem veröffentlichte sie Broschüren und Besprechungen mit Versuchsergebnissen in der Fachpresse. So erschienen ab 1906 die «Mitteilungen der schweizerischen Studienkommission». 1912 fassten Walter Wyssling und Walter Kummer alle Berichte in der Publikation «Die Systemfrage und die Kostenfrage für den hydro-elektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen» zusammen.

Die gegen aussen kommunizierte Wissenschaftlichkeit der Studienkommission basierte allerdings auch auf Kompromissen. So erreichte sie eine Einigung über die Periodenzahl[11] für Wechselstrom 1912 nach langem Feilschen nur noch per Abstimmung.

Die grosse Hoffnung von 1902 erfüllte sich jedoch nicht: Trotz Vor- und Schlussbericht entschieden sich die SBB 1912 nicht für die vollständige Elektrifizierung,[12] da Bund und SBB der von der Elektrizitätswirtschaft gewünschten Mitsprache in Sachen Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen eine Absage erteilt hatten. Dies veranlasste den SEV, 1915 mit dem Wasserwirtschaftsverband eine «grosse öffentliche Diskussionsveranstaltung»[13] zu organisieren, um die Resultate einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen und die Interessenallianz für die Bahnelektrifizierung zu verbreitern. Mit dem Abschluss der theoretischen Arbeiten löste sich die Studienkommission 1916 auf. Der Entscheid zur Elektrifizierung der SBB ist nicht in einem elektrotechnischen, sondern in einem wirtschaftspolitischen und nationalistischen Kontext anzusiedeln. Die SBB elektrifizierten erst angesichts steigender Kohlepreise, die ab 1917 die energetische Abhängigkeit der Schweiz vom Ausland verschärften. Statt teure ausländische Kohle zu kaufen, sollten die schweizerischen Wasserkräfte rationell genutzt werden, indem die Energieversorgung auf nationaler Ebene geregelt wurde. Das Wasserrechtsgesetz von 1916 sicherte den SBB denn auch ein Recht auf Erwerb von Wasserrechtskonzessionen.[14]

3. Spezifische Rahmenbedingungen im Kanton Bern

Spät industrialisiert, flächenmässig gross und landwirtschaftlich geprägt, gehörte der Kanton Bern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht zu den starken Industriekantonen der Schweiz. Beschäftigungsmässig er-

reichte er den durchschnittlichen schweizerischen Industrialisierungsgrad von 21 Prozent bis 1930 nicht, blieb doch der Zuwachs an Arbeitsplätzen im zweiten und dritten Sektor infolge der Investitionsschübe in das Eisenbahnwesen und die Elektrizitätswirtschaft bescheiden. Die Wirtschaftskrise der 1870er-/80er-Jahre hatte den Kanton ausserordentlich stark getroffen. Der Eisenbahnbau hatte räumliche Ungleichgewichte entstehen lassen, die erst mit der Hochkonjunktur nach 1890 ausgeglichen wurden.[15]

Immerhin sank der Anteil der in der Landwirtschaft Beschäftigten zwischen 1870 und 1910 von 49 auf 33 Prozent, während der Anteil von Gewerbe und Industrie leicht von 38 auf 44 Prozent und der des Dienstleistungssektors von 13 auf 23 Prozent anstieg. Diese Veränderung der Beschäftigungsstruktur widerspiegelte die um 1890 einsetzende Hochkonjunktur. In dieser Zeit holte der Kanton die Industrialisierung nach und erlebte seine eigentliche industrielle Gründerzeit. Dabei wurde das Potenzial der Elektrizität früh erkannt und rasch gewinnbringend eingesetzt. Steigende Steuereinnahmen ermöglichten nach 1890 umfassende Eisenbahnsubventionen, die gegen die Jahrhundertwende zur Verfeinerung des bernischen Bahnnetzes beitrugen und die Voraussetzungen für den erstarkenden Massentourismus schufen.[16]

Abb. 1 Baustelle am Unterlauf des Heitibachs in Wengi bei Frutigen um 1913. Der Einsatz von Maschinen war nicht überall möglich, deshalb kam oft menschliche Arbeitskraft zum Zug.

Der Kanton Bern betrieb im 19. Jahrhundert eine Eisenbahnpolitik, die zeitweise an das Gebaren der frühneuzeitlichen bernischen Grossmacht erinnerte. Um eine Verbindung mit Italien zu erhalten, diskutierte er ab 1853 ein Grimselprojekt, obwohl er im gleichen Jahr zu den Gründerkantonen für die Gotthardbahn gehörte. Dieser versagte er jedoch anlässlich der zweiten Gotthardkonferenz 1866 weitere finanzielle Unterstützung, weil die Berner Interessen – die Strecke Bern–Luzern – zu wenig berücksichtigt wurden. Indem er jedoch gleichzeitig keinen Kredit für sein Grimselprojekt sprach, «hat Bern zwar den Grimselplan zugunsten der Gotthardbahn aufgegeben, ohne jedoch diese entsprechend aktiv zu unterstützen.»[17] Dank einer regierungsrätlich bewilligten Finanzspritze erhielt der Kanton die Verbindung mit Luzern via Langnau 1875 doch noch, was 1877/78 jedoch in eine Staatskrise führte, in deren Folge der gesamte Regierungsrat zurücktrat, weil er mit der sogenannten Vorschussmillion an die Jura–Bern–Luzern-Bahn seine Kompetenzen deutlich überschritten hatte. Der Kanton entledigte sich endgültig seiner Eisenbahnschulden durch die Veräusserung seiner Aktien an der Jura–Simplon-Bahn (JS), die durch die Fusion der Jura–Bern–Luzern- mit der Suisse-Occidentale-Bahn entstanden war, an die Eidgenossenschaft im Jahr 1890.[18]

Mit der Jura–Simplon-Bahn wurde allerdings nicht nur der Simplon, mit dessen Verwirklichung um die Jahrhundertwende gerechnet werden durfte, sondern auch ein Berner Zubringer wieder aktuell. Altregierungsrat Wilhelm Teuscher (1834–1903) veröffentlichte 1889, 1893 und 1898 Schriften über eine Alpenbahn durch den Lötschberg, und Gottlieb Bühler aus Frutigen und Hans Hofstetter aus Heustrich erwarben die Konzession für die Strecke Spiez–Frutigen. Diese wurde stets als erste Sektion einer später zu erstellenden Lötschbergbahn betrachtet, weshalb sie 1899 an den Kanton überging und 1901 in Betrieb genommen wurde. Gleichzeitig erliess der Grosse Rat Dekrete zur Eisenbahnsubventionierung. Dies war nur dank der konjunkturellen Wende nach 1890 möglich, in deren Folge die Steuereinnahmen so stark stiegen, dass der Kanton erstmals einen eigentlichen Handlungsspielraum erhielt und grössere Eisenbahnsubventionen gewähren konnte.[19]

Das erste Dekret von 1891 sah Subventionen von einem Drittel der Erstellungskosten vor, was allerdings nur eine bescheidene Wirkung hatte. Deshalb wurden die Subventionen im zweiten Dekret von 1897 auf 40 beziehungsweise 60 Prozent des Anlagekapitals angehoben. Eine 60-prozentige Staatsbeteiligung erhielten diejenigen Bahnen, deren Realisierung durch hohe Baukosten aufgrund schwieriger Terrainverhältnisse gefährdet war, darunter auch die Spiez–Frutigen-Bahn. Nachdem der schweizerisch-italie-

nische Staatsvertrag von 1895 den Simplontunnel definitiv ermöglicht hatte, reagierte der Kanton Bern schnell: 1902 erliess er das dritte Dekret, in dem er der Lötschbergbahn 17,5 Millionen Franken und weiteren Bahnen in seinem Territorium Subventionen zusicherte. Mit diesem starken finanziellen Engagement hoffte der Kanton, wirtschaftlich starke Partner für den Bau einer Lötschbergbahn zu gewinnen.[20] Der Bund fiel in dieser Hinsicht ausser Betracht, hatte er doch seit 1898 fünf Eisenbahnlinien in die 1902 gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) überführt, die erst ihre Anlagen instand stellen mussten. Die Kantonsregierung wollte jedoch am Lötschberg nicht auf den Bund warten, umso mehr als drei Faktoren optimale Bedingungen für die Realisierung eines eigenen Alpendurchstichs darstellten: erstens die im Bau stehende Simplonstrecke, zweitens die zugesicherten Subventionen und drittens die mit eigenen Problemen beschäftigten SBB. Der Kanton nutzte die Gunst der Stunde und trat in Aktion, wie die folgende Chronologie zur Lötschbergbahn zeigt.

Chronologie zur Lötschbergbahn

1902 Auf Einladung der Kantonsregierung konstituierte sich am 21. Juni das Bernische Initiativkomitee für die Lötschbergbahn. Dieses beauftragte drei internationale Experten, Giuseppe Colombo aus Mailand, L. Garnir aus Brüssel und Ernest Pontzen aus Paris, mit einer Oberexpertise.

1904 Aus technischen und finanziellen Gründen und entgegen den Präferenzen des Initiativkomitees empfahlen die internationalen Experten im Januar das Wildstrubelprojekt. Da das Berner Volk die Subvention jedoch für den Lötschberg und andere Bahnen, nicht aber für den Wildstrubel gesprochen hatte, suchte das Initiativkomitee nach Argumenten, die weiterhin für das Lötschbergprojekt sprachen. Es fand sie in dessen Wirtschaftlichkeit und besserer Rentabilität, die jedoch nur dank einer entscheidenden Neuerung erreicht werden konnten: dem elektrischen Betrieb. Für den Lötschbergdurchstich samt elektrischem Betrieb interessierte sich ein französisch-schweizerisches Konsortium, das ihn nach eigenen Projektvorschlägen bauen wollte. Oberingenieur Alphonse Zollinger (1852–1930), der im Auftrag des Initiativkomitees die Studien des Konsortiums prüfte, empfahl darauf den Lötschberg mit elektrischem Betrieb.

1906 In einer Sondersession vom 25. bis 27. Juni entschied sich der Grosse Rat für einen Durchstich am Lötschberg.[21] Daraufhin wurde am 27. Juli die Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) gegründet. Der Vertrag mit der Generalunternehmung (Entreprise Générale du chemin de fer des Alpes Bernoises Berne–Loetschberg–Simplon, EGL, dem ehemaligen Konsortium) am 15. August ermöglichte die Aufnahme der Bauarbeiten im November.

1907 Dank Bundeshilfe entschied sich die Generalversammlung der BLS im September für einen doppelspurigen Lötschbergtunnel, was in einem Zusatz zum Bauvertrag am 30. September festgehalten wurde.[22]

1910 Die erste Sektion der Lötschbergbahn zwischen Spiez und Frutigen nahm ihren elektrischen Betrieb am 1. November auf und diente fortan als Versuchsstrecke für die eigentliche Strecke bis Brig.[23]

1913 Die Strecke Spiez–Brig wurde am 27./28. Juni eröffnet. Nachdem in- und ausländische Kapitalgeber und Entscheidungsträger der Jungfernfahrt beigewohnt hatten, wurden das nationale und das kantonale Parlament eingeladen. Mit der Betriebseröffnung am 15. Juli war die Bahn schliesslich für die ganze Bevölkerung offen, allerdings erst mit reduziertem Fahrplan; der Vollbetrieb setzte am 18. September ein.[24]

1912 betrug das Gesellschaftskapital 133 Millionen Franken, was etwa dem 5,5-fachen Budget des Kantons Bern entsprach und rund 3,8 Milliarden Franken nach heutigem Geldwert (2000) ausmacht.[25]

Die BLS wurde durch private und öffentliche Geldgeber finanziert. Wie Abbildung 2 zeigt, besass der Kanton Bern 1912 ein Aktienkapital von 17,5 Millionen Franken. Zudem waren die Berner Kantonalbank und andere bernische Bahnen und Banken mit rund 26 Millionen Franken beteiligt.

Aktien		
Subventionsaktien		Total
Kanton Bern	17,5	
EGL	2,07	
Stadt Bern	1	
Thunerseebahn (TSB)	0,25	
BTB	0,15	
Spiez–Erlenbach-Bahn (SEB)	0,03	
		21
Prioritätsaktien		
Sarasin et Cie.	1	
Loste & Cie. (EGL)	14	
Société Centrale du Syndicat des banques de Province (EGL)	7	
Kantonalbank Bern	5	
		27
Obligationen		
I. Hypothek		
Sarasin et Cie.	4	
Loste & Cie. (EGL)	4	
Société Centrale du Syndicat des banques de Province (EGL)	15	
Kantonalbank Bern	4	
Gemeinden	2	
Loste & Cie. beziehungsweise Crédit Français (Münster–Lengnau) (EGL)	8	
		37
II. Hypothek		
a) Berner Kantonalbank und bern. Bankensyndikat	16	
b) Loste & Cie. (EGL)	26	
		42
Bundessubvention (à fonds perdu)		6
Gesellschaftskapital total		**133**

Abb. 2 Eigentumsverhältnisse der BLS 1912 in Millionen Franken.

Den Grossteil des Kapitals stellten jedoch französische Banken und das französisch-schweizerische Konsortium (EGL) unter der Leitung des französischen Bankhauses Loste & Cie., total rund 52 Millionen Franken, wobei die EGL den Tunnel auf eigenes Risiko baute. Entsprechend setzte sich der Verwaltungsrat zusammen: 1906–1914 sassen unter anderem sieben Franzosen und drei bernische Regierungsräte darin.[26]

Die VKWH/BKW

Der Kanton Bern wies optimale Bedingungen für den elektrischen Bahnbetrieb auf. Elektrizität war sofort verfügbar und stammte auch mehrheitlich aus kantonseigener Produktion. Nach den Kantonen Freiburg und Waadt verstaatlichte Bern 1905 oppositionslos seine Elektrizitätswirtschaft, die massgeblich von der Motor AG für angewandte Elektrizität aufgebaut worden war. Diese Finanzgesellschaft baute die Kraftwerke in Hagneck und Spiez nicht aufgrund der lokalen Nachfrage, sondern aufgrund der möglichen Nutzung von verfügbaren, grossen Wasserkräften, und war von Brown, Boveri und Cie. (BBC) in Baden, der Schweizerischen Bankgesellschaft und der Bank Leu gegründet worden.[27] Der Kanton Bern überliess zwar die Elektrizitätspolitik vorwiegend dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung der Vereinigte Kander- und Hagneckwerke AG (VKHW), erwarb damit aber ein wirtschaftspolitisches Instrument, das er in der Folge aktiv einsetzte. Kraft seines Mitspracherechts im Verwaltungsrat der VKHW beeinflusste er beispielsweise den Preis für Bahnstrom, womit er Bedingungen schaffte, die für die junge BLS von Bedeutung waren. Eine kurze Chronologie liefert deshalb auch zu der VKHW die wichtigsten Daten und Fakten:

Chronologie zur Vereinigte Kander- und Hagneckwerke AG (VKHW)

1896 Auf Initiative von Seeländer Gemeinden, Privaten und dank tatkräftiger finanzieller Unterstützung durch die Motor AG gelang 1896 der Bau des Hagneckwerkes,[28] das die Wasserkräfte der Aare nutzte. Die Idee für ein solches Wasserkraftwerk hatte bereits Richard La Nicca (1794–1883), der leitende Ingenieur der ersten Juragewässerkorrektion, geäussert. Der Kanton Bern verhielt sich diesbezüglich passiv und erklärte die Juragewässerkorrektionsgesellschaft für verantwortlich, die allerdings 1890 aufgelöst wurde.[29]

1899 Die Finanzgesellschaft Motor AG half mit, ein Wasserkraftwerk in Spiez zu bauen, das die Wasserkräfte der Kander nutzte, jedoch ungenügend ausgelastet war. Da im Kanton gleichzeitig noch andere Kraftwerksgesellschaften ein Verteilnetz aufbauen wollten, herrschte während wenigen Jahren auf dem Strommarkt des Kantons Bern Konkurrenz. Die Motor AG entschied sich deshalb, die beiden massgeblich von ihr finanzierten Werke zusammenzuschliessen und zu verkaufen. Denn die Produktion von Elektrizität war nicht so lukrativ wie die Planung, Erstellung, Finanzierung und der Verkauf von Elek-

	trizitätswerken, die als Spekulationsobjekte den Finanzierungsgesellschaften profitträchtige Anlagemöglichkeiten versprachen.[30]
1903	Aus der Fusion entstand die neue Gesellschaft Vereinigte Kander- und Hagneckwerke AG (VKHW), die nun ein Versorgungsgebiet vom bernischen Jurafuss bis zum Berner Oberland abdeckte.[31]
1905	Unter Missachtung des Kantonalbank-Gesetzes, das der Kantonalbank eine industrielle Beteiligung verbot, erwarb der Kanton die Aktienmehrheit an der VKHW mit dem Argument, öffentliche Interessen zu verfolgen und die Abhängigkeit von ausländischen Finanzierungsgesellschaften zu minimieren. Das gemischtwirtschaftliche Unternehmen expandierte in der Folge schnell.[32]
1908	Parallel zur Lötschbergbahn baute die VKHW in Kandergrund ein neues Kraftwerk, das speziell auf deren Bedürfnisse zugeschnitten war und die Wasserkräfte der Kander nutzte.[33]
1909	Bau des Werkes in Kallnach, womit die VKHW im Kanton Bern dermassen expandierte, dass sie sich fortan Bernische Kraftwerke AG (BKW) nannte.[34]
nach 1914	Weitere grosse Expansionsprojekte verwirklichte die BKW erst nach dem Ersten Weltkrieg, insbesondere die Kraftwerke Oberhasli (KWO), die in den 1930er- und 1950er-Jahren ihren Betrieb aufnahmen.[35]

Wie die BLS unterstand die VKHW/BKW als Aktiengesellschaft dem Privatrecht, war jedoch eine öffentliche Unternehmung, da sie grossmehrheitlich durch öffentliche Gelder finanziert wurde.[36] Damit stellte sie die zweite grosse gemischtwirtschaftliche Unternehmung dar, mit der der Kanton Bern im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts eine äusserst aktive Wirtschaftspolitik betrieb.

Verknüpfungen zwischen der BLS und der VKHW/BKW

Dass die VKHW absatzmässig von einer elektrischen BLS und umgekehrt die BLS von sofort verfügbarer Energie profitierte, scheint klar. Die Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der VKHW beziehungsweise der BKW enthalten unter anderem Daten über den Leistungsbezug durch verschiedene Bahnen für die Jahre 1909–1918. Da die Zeit nicht angegeben ist, während der der Strom gebraucht wurde, können keine Aussagen über den Energieverbrauch gemacht werden. Da die Bahnen ab 1919 nur noch unter dem Sammelposten Licht- und Kraftnetz aufgeführt wurden, kann die Datenreihe nicht fortgeführt werden. Die Zeitspanne zwischen 1909 und 1914 gibt Antwort auf die Frage, ob die BLS für die VKHW/BKW von entscheidender Bedeutung war.

Abbildung 3 zeigt die von der BKW an alle angeschlossenen Abonnenten und insbesondere an die Bahnen abgegebenen Kilowatt zwischen 1909 und 1918. Gemäss diesem Diagramm verlief die absolute Entwicklung des Verbrauchs der Bahnen bis 1913 parallel zu jener des Totalverbrauchs.

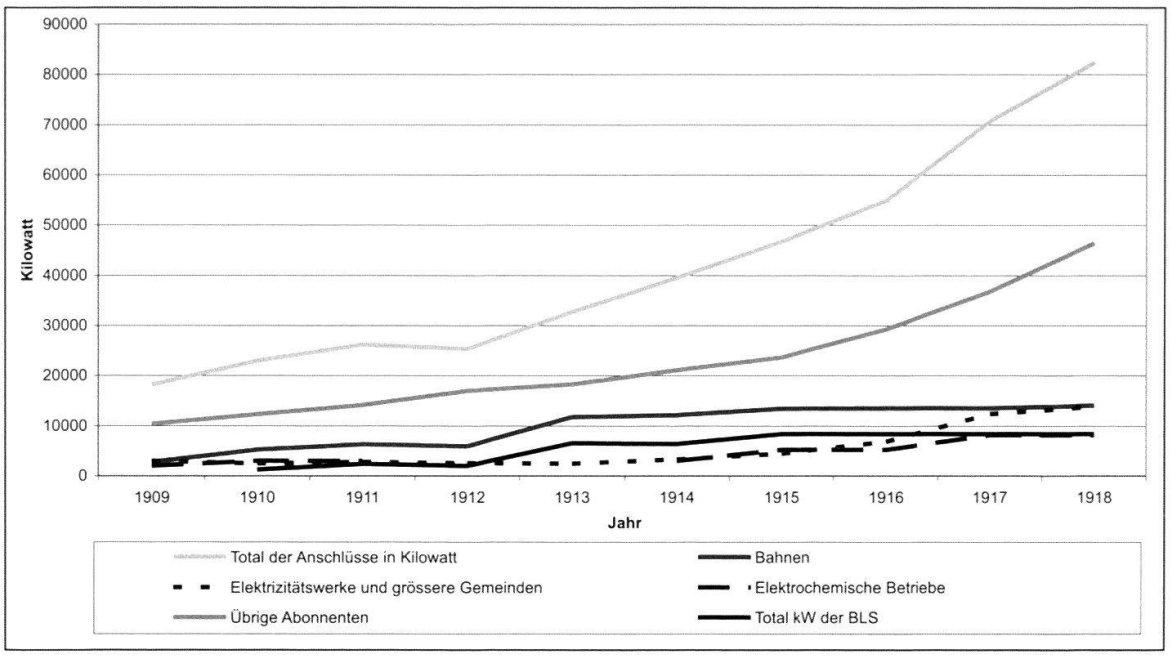

Abb. 3 Stromabgabe der BKW 1909–1918 nach Abnehmerkategorien. Die Bahnen waren wichtige Kunden der BKW. 1913 bezog die BLS allein rund einen Fünftel des von der BKW abgegebenen Stromes und war somit eine Grosskundin der kantonalen Elektrizitätswirtschaft.

Der Anteil der Bahnen steigerte sich dabei von 15 Prozent im Jahr 1909 auf 35 Prozent 1913 und fiel danach unter diese Höchstmarke. Massgeblich am Anteil der Bahnen beteiligt war die BLS, die ebenfalls einen parallel zum Totalverbrauch (und dem Verbrauch aller angeschlossenen Bahnen) verlaufenden absoluten Stromverbrauch aufwies, und deren Anteil am Totalverbrauch von knapp 6 Prozent 1910 auf 20 Prozent 1913 anstieg und nach Kriegsbeginn bis 1918 auf 10 Prozent fiel.

Aus dem parallelen Verlauf des Total- und des Bahnverbrauchs lässt sich folgern, dass die Bahnen zu Beginn wichtige Kunden für die BKW waren. Eine einzige Unternehmung, die BLS, bezog im Jahr ihrer Betriebsaufnahme einen Fünftel der total abgegebenen Energie und stellte somit eine Grosskundin dar. Bis zum Ersten Weltkrieg war folglich die BLS für die BKW von vitaler Bedeutung, was sich mit der Elektrifizierung der Haushalte bis 1920 stark änderte.

Die ab 1913 mehr Kilowatt beziehenden Kunden waren die «Übrigen Abonnenten» und in bescheidenerem Ausmass die «Elektrizitätswerke und grösseren Gemeinden», die der BKW stetig steigende Absatzzahlen bescherten. Beide Kategorien umfassen vorwiegend Private, förderte doch die BKW seit 1915 den Einsatz von Elektrizität bei der Wärmeerzeugung (Kochen mit Strom, Warmwasserproduktion) sowie in Industrie und Gewerbe, wo die Elektrifizierung zwischen 1909 und 1912 ihren Durchbruch erlebte. Grössere Gemeinden bauten zwischen 1910 und 1930 ein eigenes Verteilnetz auf,

weshalb sie den Strom bei der BKW einkauften und ihn in ihrem Gemeindegebiet selber verteilten. Bis 1915 waren 391 bernische Ortschaften ans Elektrizitätsnetz angeschlossen.[37]

Der fallende prozentuale Anteil der Bahnen am Verbrauchstotal aller Anschlüsse beruht auf der Tatsache, dass die verschiedenen Bahnen, einmal gebaut, mit einer relativ gleichbleibenden Strommenge fuhren. So bezog die BLS ab 1915 konstant 8400 Kilowatt von der BKW, die Burgdorf–Thun-Bahn als zweitgrösste strombeziehende Bahn ab 1913 2400 Kilowatt. Der leichte absolute Anstieg des Bahnstromverbrauchs nach 1913, also nach der Betriebsaufnahme der BLS, ist deshalb wohl auf neue Bahnen, auf die Erweiterung bestehender Bahnen oder auf die Intensivierung auf den bestehenden Strecken zurückzuführen.

Für den Bau der Nordrampe der BLS wurde nicht viel Strom von der BKW gebraucht (maximal 2020 Kilowatt im Jahr 1910). Einzig der Betrieb der Versuchsstrecke Spiez–Frutigen brauchte ab 1911 mehr Strom. Die Arbeiten an der Nordrampe erfolgten ohne grossen elektrischen Kraftantrieb, sondern vor allem mit menschlicher Arbeitskraft.[38]

Strompreisdiskussionen

Dem quantitativ bescheidenen Bezug von Elektrizität für den Bau der Nordrampe gingen allerdings rege Diskussionen voraus. Da die VKHW den Stromlieferungsvertrag mit der BLS und nicht mit der Generalunternehmung abschliessen sollte, versuchte sie, allfällige Schadenersatzforderungen der BLS bei mangelnder Vertragserfüllung vertraglich zu verunmöglichen. Dagegen erhoben jedoch die Regierungsräte Karl Könitzer (1854–1915) und Gottfried Kunz (1859–1930), unterstützt durch Nationalrat Gottlieb Bühler und Direktor Eduard Will, in der Verwaltungsratssitzung der VKHW vom 17. Dezember 1906 Einspruch: «Es sei nur recht und billig, dass die Vereinigten Kander- & Hagnek-Werke dasjenige Risiko tragen, welches aus Unterbrechungen in der Stromlieferung entsteht», zumal die VKHW zwei Millionen Franken für die Energielieferung erhalte.[39]

Die Episode zeigt, dass die Beziehungen zwischen der VKHW und der BLS nicht durchgehend konfliktfrei waren, auch wenn die VKHW ein materielles Interesse am Zustandekommen der Lötschbergbahn hatte.[40] Weitere Diskussionen um die Höhe des Bahnstrompreises innerhalb des Verwaltungsrates der VKHW/BKW zeigen, dass diese starke betriebswirtschaftliche Argumente vorbrachte, die den Interessen der BLS – und teils auch der andern bernischen Bahnen – zuwiderliefen. Jedenfalls erinnerten die im Verwaltungsrat der BKW einsitzenden Regierungsräte ihre Verwaltungsratskollegen wiederholt daran, «dass der Kanton Bern die Bernischen Kraftwerke nicht zu einer Geldanlage, sondern zur Unterstützung und För-

derung der bernischen Volkswirtschaft geschaffen hat.»[41] Die BKW sei deswegen verpflichtet, zugunsten der kantonalen Eisenbahnpolitik «ein Opfer zu bringen».[42] Trotzdem arbeiteten die VKHW und die BLS stets zusammen. Der Bau des Kanderwerks, das über speziell von der BLS benötigte Generatoren verfügte, zeigte, dass sich der Einsatz der VKHW für eine Berner Alpenbahn nicht nur auf die Stromlieferung beschränkte, sondern auch kundenspezifische Investitionen zuliess.[43]

4. Politische Interessen als Einflussfaktoren

Der Eisenbahnbau setzte zwar in der Schweiz spät ein, danach erfolgte aber rasch der Bau des schweizerischen Streckennetzes, und 1882 eröffnete die Schweiz mit dem Gotthard eine Nord-Süd-Verbindung. Doch gegen eine zweite schweizerische Transitachse am Lötschberg regte sich Widerstand innerhalb der Schweiz.[44] Für den Erfolg des Berner Projekts war die Beteiligung eines französisch-schweizerischen Konsortiums entscheidend. Das Projekt erhielt damit eine internationale Ausrichtung, die sich in der Folge sowohl im Selbstverständnis der BLS als auch in der Finanzierung zeigen sollte. Die BLS verstand sich nicht nur als eine kantonale, sondern vor allem auch als eine nationale und internationale Verbindung.

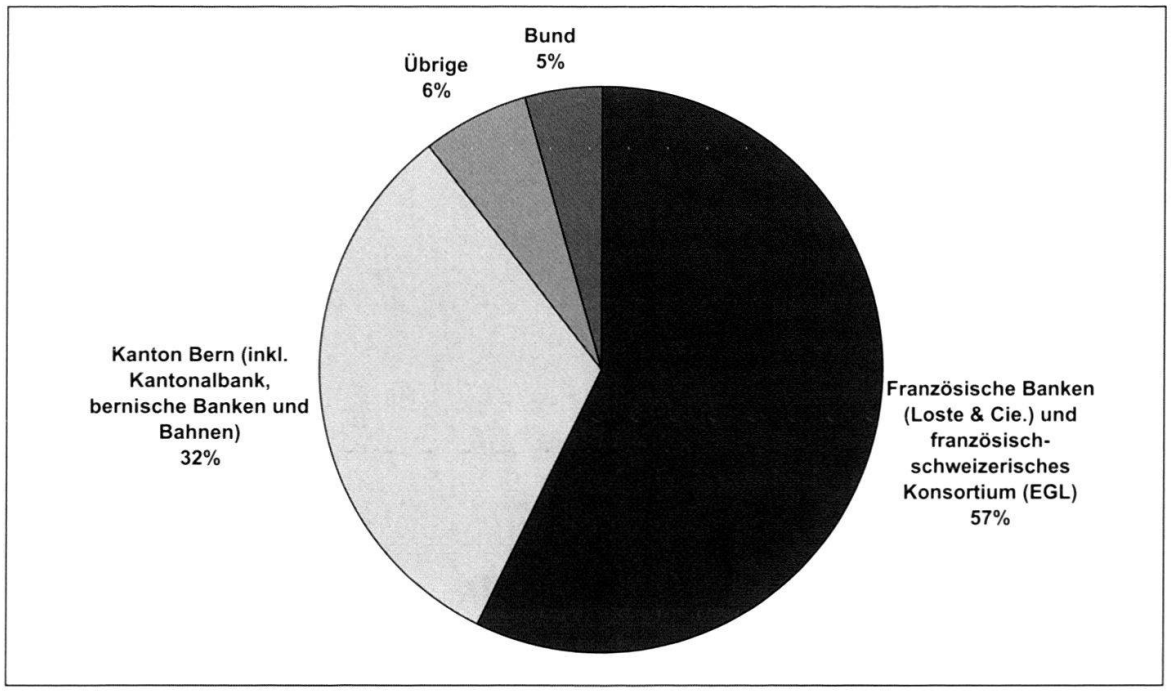

Abb. 4 Eigentumsverhältnisse der BLS 1912. Die Lötschbergstrecke konnte nur dank französischen Investoren gebaut werden, die bis 1912 über die Hälfte des Gesamtkapitals bereitstellten.