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: 4: Politische Interessen als Einflussfaktoren

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: 02.07.2025

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

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.

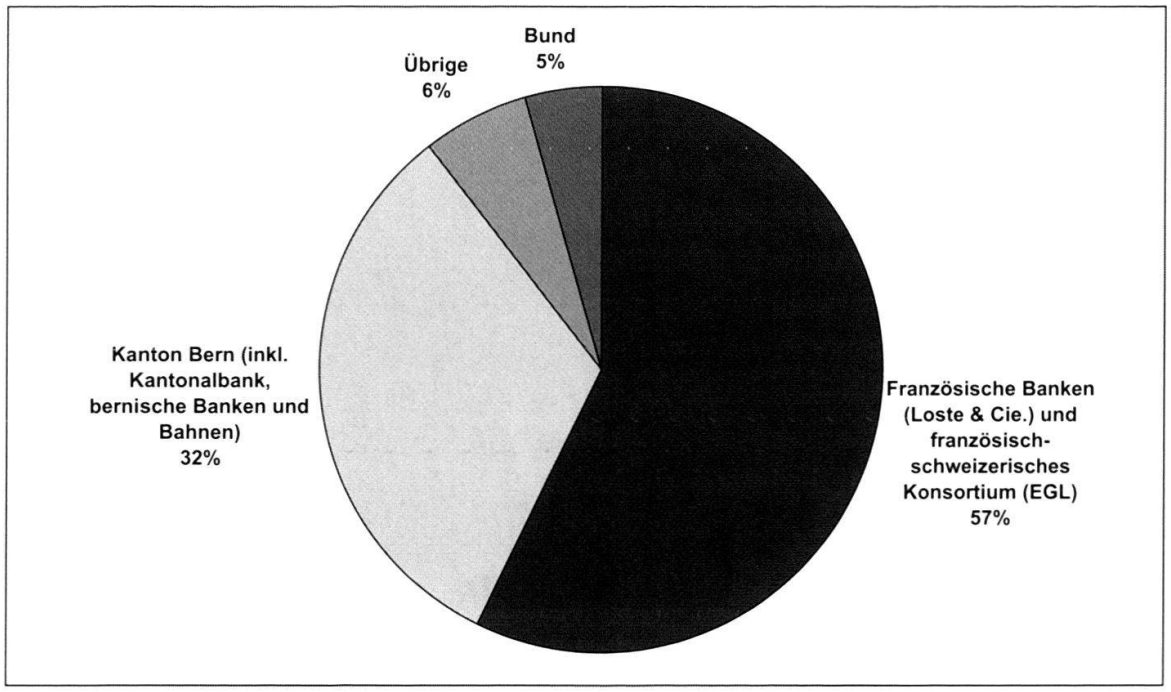

Abb. 4 Eigentumsverhältnisse der BLS 1912. Die Lötschbergstrecke konnte nur dank französischen Investoren gebaut werden, die bis 1912 über die Hälfte des Gesamtkapitals bereitstellten.

Internationale Ebene

Die internationale Seite der Lötschbergstrecke kann kaum überschätzt werden. Erstens verstand sich die Berner Alpenbahn von Anfang an als internationale Transitbahn, setzte sie doch massgeblich auf den Güterverkehr mit Frankreich, Italien und dem Deutschen Reich, auch wenn sie sich primär als kantonales, sekundär als nationales Werk darstellte, das den Simplon zur zweiten Alpentransversale vervollständigte.[45] Sie bewarb ausländische Touristen mit dem Prototyp des europäischen Reisenden des 19. Jahrhunderts, dem Engländer.[46] Fiktionen und Projektionen um die Internationalität der Eisenbahn, die aufgrund ihrer Gewinnaussichten handlungsrelevant wurden, mochten für den Personenverkehr der BLS Anreize geschaffen haben. Hinsichtlich des Güterverkehrs bestanden jedoch Forderungen seitens Frankreichs, das seit der Niederlage von 1871 via Delle über Bern, Brig und Domodossola einen direkten Zugang nach Italien wünschte. Dass die BLS ihr wichtigstes Verkehrsgebiet in Frankreich sah, erstaunt deshalb nicht, umso mehr als sie dadurch eine wichtige Linie im europäischen Eisenbahnnetz wurde.[47]

Zweitens finanzierte vornehmlich das französische Bankhaus Loste & Cie. als Mitglied des französisch-schweizerischen Konsortiums, das sich ab 1906 als Entreprise générale du chemin de fer des Alpes Bernoises Berne–Loetschberg–Simplon (EGL) bezeichnete,[48] den Bau der Lötschbergstrecke Frutigen–Brig inklusive Tunnel.[49] Abbildung 4 zeigt eindrücklich, dass die französisch dominierte EGL rund 57 Prozent, der Kanton Bern zusammen mit bernischen Banken und Bahnen nur insgesamt gut 32 Prozent der BLS besass.

Die ausländische Finanzierung von grossen Eisenbahnprojekten war damals in der Schweiz üblich, wobei sich die Frage nach den Motiven internationaler Kapitalbeteiligungen stellt.[50] Im Falle der EGL wird in den Quellen lediglich darauf verwiesen, dass die beteiligten französischen Bauunternehmungen am Suezkanal mitgewirkt hatten, sich jedoch nicht am Panamakanal engagierten. Da sie sich darauf bereit erklärte, das Lötschbergprojekt grossenteils auf eigenes Risiko zu bauen, muss davon ausgegangen werden, dass der Lötschberg primär mit französischem Risikokapital gebaut wurde. Die beteiligten Bauunternehmer garantierten durch ihre Mitwirkung am Suezkanal für das Lötschbergprojekt internationale Erfahrung.[51]

Ein weiteres Merkmal der internationalen Vernetzung im BLS-Projekt war die Zusammenarbeit von Experten mehrerer Länder. 1904 verfassten L. Garnir, Generaldirektor der belgischen Staatsbahnen aus Brüssel, Giuseppe Colombo aus Mailand und Ernest Pontzen aus Paris eine Oberexpertise zu den Lötschbergprojekten.[52]

Abb. 5 Das französische Bauunternehmerkonsortium 1911. Diese französischen Unternehmer stellten Risikokapital zur Verfügung, um die Lötschbergbahn zu bauen.

Nationale Ebene: Privatbahn versus Bundesbahn

Bereits 1904 zeichneten sich angespannte Beziehungen zwischen den SBB und der BLS ab, als es die SBB ablehnten, einen Experten für das Initiativkomitee der BLS zu bezeichnen, in dem dieser die Projekte für einen Berner Alpendurchstich hätte prüfen können.[53] Die Rivalitäten setzten sich in der Folge fort.

Den verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Nutzen der Lötschbergbahn für die Schweiz sah der bernische Regierungsrat in der Ausweitung der Verkehrszone und damit des Wirtschaftsraumes des Simplons. Zur Eindämmung der Konkurrenz und aus logistischen Gründen schlossen die SBB, die den Simplon und das Wallis befuhren, und die BLS deshalb Verkehrsteilungsverträge ab, die bis 1925 oft zu Uneinigkeiten führten.[54] 1909 regelten die beiden Bahnen das Konkurrenzverhältnis im Güterverkehr. Den SBB fielen nun 30 Prozent und der BLS 70 Prozent des Hauptverkehrs auf der Strecke Münster–Lengnau zu. Diese Strecke baute und finanzierte die BLS als Zubringer zur BLS-Stammlinie zwischen Spiez und Brig.

So gespannt das Verhältnis mit den SBB auch war, so überzeugt war der Kanton Bern, dass seine grosse Stunde in der Eisenbahnpolitik gekommen war. In seinem Gesuch an den Bundesrat von 1906 zur Subventionierung des doppelspurigen Tunnels behaftete der Regierungsrat des Kantons Bern den Bundesrat auf Äusserungen anlässlich der Diskussionen um die Linie

Frasne–Vallorbe im Jahr 1902, wonach weitere Simplonzufahrtslinien gleich zu behandeln und finanziell zu unterstützen seien. Damit thematisierte er die wohl heikelste Frage auf eidgenössischer Ebene gleich selbst: Wieso sollte der Bund eine Kantonalbahn subventionieren, welche die eben gegründeten Bundesbahnen ernsthaft zu konkurrenzieren drohte und deren Bau – je nach Interpretationsart – dem Bund zugeschrieben werden konnte? Die SBB hatten nämlich in einem Gutachten den Standpunkt vertreten, neue Hauptbahnen dürften nur noch durch den Bund gebaut werden. Dagegen verwahrte sich der Regierungsrat kategorisch und teilte seine Interpretation des Gesetzes von 1898 mit: Er betonte, «dass es nicht angeht, *jede,* der Form nach als Privatbahngesellschaft auftretende, Unternehmung als im Widerspruch mit dem Gedanken der Eisenbahnverstaatlichung stehend und als Konkurrenz der Bundesbahnen zu erklären.» Trotzdem anerkannte er, eine Aufgabe übernommen zu haben, «zu deren Lösung sach- und rechtsgemäss der Bund berufen wäre.» Die Begründung für sein Gesuch geriet deshalb grösstenteils zu einer Rechtfertigung für sein eigenwilliges Vorgehen. Drängende Offerten, die Pflege der Handelsbeziehungen zu Frankreich, die Situation auf dem Geldmarkt gepaart mit der Verzögerung, welche die Verwirklichung des Lötschbergprojekts erfahren würde, falls die SBB den Bau übernehmen würden, hätten ihn veranlasst, jetzt zu handeln. Der Kanton Bern befürchtete, die SBB würden den Lötschberg nicht vor 1908 in Angriff nehmen und ihn eventuell infolge zahlreicher und dringender Begehren aus der übrigen Schweiz um Ausbau von Bahnhöfen und Streckenabschnitten gar nicht bauen. Dabei betonte der Regierungsrat, dass die Organisation der BLS «den Vertretern der schweizerischen Interessen einen dominierenden Einfluss» sichern würde. Zudem stellte er die BLS indirekt in den Dienst des Bundes, indem er festhielt, dass die BLS in Bundesbesitz übergehen könnte, womit der geforderte Betrag später wieder dem Bund zugute käme.[55]

Dieses Argument war allerdings rhetorischer Natur. Denn 1897 hatte der Kanton Bern erfolgreich beim Bundesrat beantragt, dass eine Reihe bernischer Bahnen – darunter auch die BLS – erst nach 30 Betriebsjahren zurückgekauft werden könne. Auslöser dafür war die vom Bundesrat ab 1886 eingeführte Praxis, in neuen Eisenbahnkonzessionen die Höhe der Rückkaufsentschädigungen nicht mehr zu erwähnen, sodass den Eisenbahnkantonen grosse finanzielle Verluste drohten. Der Kanton Bern beantragte dem Bund daher 1897, eine entsprechende Regelung in die Konzessionen aufzunehmen, wobei die Rückkaufsentschädigungen mindestens die Anlagekosten decken sollten. Dabei räumte der Bund im Sinne der Eisenbahnkantone ein, dass die 15- bis 20-jährige Zeitspanne, in der «die in Frage stehenden Bahnen so konsolidiert sein werden, dass der kapitalisierte Reinertrag dem Anlagekapital gleichkommen werde», zu kurz sei und deshalb 30 Jahre betragen müsse. Eine Überführung der BLS in die SBB stand somit frühestens

1927 an, was jedoch 1913 durch die Änderung der Konzession hinausgeschoben wurde, die einen Rückkauf frühestens 30 Jahre nach Aufnahme des Betriebs zwischen Spiez und Brig vorsah.[56]

Der Kanton Bern beabsichtigte 1906 kaum ernsthaft, die BLS in die SBB zu überführen. Die Idee des Verkaufs wurde nur gegenüber dem Bund vorgebracht, um die Bundessubvention zu erhalten. Der Kanton strich deshalb die Vorteile einer Lötschbergstrecke für die gesamte Schweiz hervor.[57]

Per dringlichen Bundesbeschluss erhielt die BLS die Bundessubvention, die den geforderten Betrag von fünf Millionen sogar um eine Million Franken überstieg, weil der Bund die Auflage machte, nicht nur den Lötschbergtunnel, sondern auch die daran anschliessenden freien Streckenabschnitte doppelspurig zu erstellen sowie zwischen Frutigen und Brig Land zu erwerben, damit später eine zweite Spur problemlos gebaut werden könne. Offensichtlich überliess der Bund den Bau eines weiteren schweizerischen Alpendurchstichs dem Kanton Bern beziehungsweise einer Privatbahn und schonte damit die SBB, die mit der Instandsetzung ihrer Anlagen beschäftigt waren. Damit machte der Bund auch klar, dass er Subventionen für Privatbahnen zu sprechen bereit war, obwohl er erst einige Jahre zuvor die Privatbahnen verstaatlicht hatte. Schliesslich harrte auch noch das Ostalpenprojekt seiner Ausführung, zu dessen Förderung das Gesetz von 1898 den Bund verpflichtete. Besonnene Stimmen aus dem Umfeld des Ostalpenprojekts benutzten deshalb die Diskussion um die Subventionierung der BLS nicht, um gegen den Lötschberg Sturm zu laufen, sondern um den Bundesrat daran zu erinnern, dass er die versprochenen Mittel für die Ostalpen bereithalten sollte.[58]

Interkantonale Verbindung: Einbindung des Kantons Wallis

Die Westschweiz besass mit dem Simplon bereits einen Alpendurchstich, der durch den Lötschberg zur zweiten schweizerischen Alpentransversale ausgebaut werden sollte. Deshalb drängte der ehemalige Oberingenieur des Simplons und ab 1906 Oberingenieur der BLS, Alphonse Zollinger, den Lötschberg «als Teilstück der internationalen Transitlinie» möglichst schnell nach Eröffnung des Simplons zu bauen, um einen «möglichsten Nutzen» aus ihm zu ziehen. Das Wallis hatte zur Kenntnis genommen, dass sich der Kanton Bern knapp vier Wochen nach der Eröffnung des Simplons für den Lötschberg entschieden hatte! Dieser band zumindest das Oberwallis näher an das schweizerische Mittelland und die Zentralschweiz, wodurch das Wallis seine Isolation verlor. Dies hatte auch eine sprachpolitische Komponente, stoppte doch erst die BLS die Romanisierung des Oberwallis.[59]

Dass der Kanton Wallis hinsichtlich der Alpendurchstiche uneinig war, zeigt die Tatsache, dass das Wildstrubelprojekt, also das Konkurrenz-

projekt zum Lötschberg, auf den Walliser Ernest Stockalper zurückging, der durch den Lötschberg eine wirtschaftspolitische Schädigung des Unterwallis befürchtete. Die Vertreter des Wallis im Ständerat widersetzten sich hartnäckig der vom Kanton Bern gewünschten und vom Bund bewilligten Erweiterung der Lötschbergbahn-Konzession von Visp nach Brig.[60]

Der Kanton Bern trat den Unterwalliser Ansprüchen vehement entgegen. Der Regierungsrat des Kantons Bern bezeichnete es deshalb 1906 als eisenbahnpolitisch «fatalen Umstand», dass bisher der Verkehr von Süden her in Brig nach Westen umgeleitet wurde und nicht direkt nach Norden weitergeführt werden konnte. Die genügende Alimentierung des Simplons könne nur mit einer direkten Verbindung nach Norden – durch den Lötschberg – sichergestellt werden.[61] Der Kanton Bern sah darin eine Aufwertung des Simplons und stellte sich damit in den Dienst des Bundes, der ja eine zweite Alpentransversale bauen wollte.

Im Sinne der Nation: Der elektrische Betrieb

Ebenfalls im Sinne des Bundes handelte die BLS mit ihrem Entschluss, die Lötschbergstrecke elektrisch zu betreiben. Denn damit förderte sie die vom Bund geforderte rationelle Nutzung der Wasserkräfte. 1905 hatte die Demokratische Partei des Kantons Zürich vom Bundesrat verlangt, eine bundesstaatliche Wasserkraftgesetzgebung vorzubereiten.[62] Deshalb betonte der Berater der Berner Regierung, Alphonse Zollinger, 1906, «dass der Kanton Bern [...] und das Oberland im besonderen das grösste Interesse haben, die rationelle Ausnützung ihrer mächtigen Wasserkräfte auf diese Weise direkt und indirekt zu fördern.»[63] Dem Kanton Bern als Hauptbeteiligtem der VKHW und Träger der Hoheitsrechte über die noch unbenützten Wasserkräfte vornehmlich im Oberland blieben die Erstellung der Zentrale und die Lieferung der elektrischen Betriebskraft am Lötschberg vorbehalten.[64] Der Kanton Bern spielte mit seinem Entschluss, die BLS elektrisch zu betreiben, eine Vorreiterrolle für die Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen.

Kantonale Ebene: Die Gründung des Bernischen Initiativkomitees für die Lötschbergbahn[65]

Schon die Gründung des Initiativkomitees war ein politischer Akt, weil sie weder sachlich noch zeitlich als zufällig bezeichnet werden kann und machtpolitische Fragen aufwirft. Erstens fand sie auf Einladung der Regierung statt. Dieses aktive Agieren der Regierung sei betont, weil in der Literatur teils der Anschein erweckt wird, dass das Initiativkomitee auf Anregung von Nichtregierungspersonen entstanden sei.[66] Zweitens fiel sie zeitlich

unmittelbar vor die Abstimmung über das dritte kantonale Subventionsdekret von 1902, das für die Lötschbergbahn einen wesentlichen Beitrag von 17,5 Millionen Franken vorsah.

Warum jedoch gründete die Regierung dieses Initiativkomitee, nachdem sie bereits in den 1890er-Jahren Projekte für eine Lötschbergbahn hatte ausarbeiten lassen? Warum gab sie vor dem entscheidenden Schritt das Zepter scheinbar aus der Hand?

Einen Hinweis für die Beantwortung dieser Frage liefert die zeitliche Abfolge von Komiteegründung (im Februar) und Abstimmung über das dritte Dekret (im Mai) 1902. Die Regierung konnte für das dritte Dekret nicht so offensichtlich Propaganda machen wie ein Initiativkomitee, da die Lötschbergbahn nur eine unter vielen Bahnen war, für die das Dekret Subventionen vorsah. Also lagerte die Regierung vordergründig die Federführung an das Initiativkomitee aus, damit dieses besser lobbyieren, agiler verhandeln und die Notwendigkeit einer Lötschbergbahn der Bevölkerung glaubwürdiger verkaufen konnte. Dies verdeutlichen die konkreten Aufgaben, die sich das Initiativkomitee gab: Propaganda in den interessierten Kreisen auf kantonaler Ebene, Einleitung erster Schritte für die Beschaffung von Gemeindesubventionen und Privatkapital sowie Unterstützung des leitenden Ausschusses. Dieser übernahm sehr ähnliche Aufgaben auf nationaler und internationaler Ebene.[67] Die Gründung des Initiativkomitees und der daraus hervorgehenden BLS kann folglich als Akt gesehen werden, der die Hürden für den Bau einer Berner Alpenbahn senkte, da viele einflussreiche Personen direkt in den entscheidenden Ausschüssen des Komitees – etwa dem leitenden Ausschuss – sassen. Total zählte das Komitee 80 Personen.

Der leitende Ausschuss wurde von einem Präsidenten geführt, stand gemäss den Vorschlägen der Regierung dem Initiativkomitee vor und wählte den Vizepräsidenten. Ein Sekretär führte das Sekretariat aller Ausschüsse, denn zusätzlich waren drei weitere Ausschüsse bestimmt worden: ein engerer leitender, ein Finanz- und ein technischer Ausschuss.[68] Während die übrigen Mitglieder in ihrem Umfeld für die BLS Goodwill schaffen und so eine breite politische Abstützung des Initiativkomitees erreichen sollten, leitete im Wesentlichen der leitende Ausschuss die Geschäfte.[69] Seine politische Zusammensetzung spielte deshalb eine wichtige Rolle.

Anlässlich der Konstituierungsversammlung des Initiativkomitees wurden folgende Personen in den leitenden Ausschuss gewählt: als Präsident Johann Daniel Hirter, FDP-Nationalrat, und als Mitglieder Gottlieb Arnold Bühler, FDP-Nationalrat in Frutigen, Fritz Ernst Bühlmann, FDP-Nationalrat in Grosshöchstetten, Hans Dinkelmann, ehemaliger radikaler Regierungsrat und damaliger Nationalrat aus Burgdorf, Alfred Gobat, radikaler Regierungsrat in Bern, Alphonse Marcuard, Bankrat der Berner

Kantonalbank, Niklaus Morgenthaler, Regierungsrat in Bern, Gustav Müller, SP-Grossrat in Bern, Karl Scheurer, Regierungsrat in Bern und späterer Bundesrat, Wilhelm Teuscher, Oberrichter in Bern, und Eduard Will, Grossratspräsident aus Nidau; ferner Emil Auer, Direktor der Thunerseebahn, und Fridolin Mauderli, Kantonalbankdirektor in Bern.[70]

Die meisten dieser Mitglieder des leitenden Ausschusses waren massgebliche Akteure im bernischen Eisenbahnbau: Bühler war einer der Konzessionäre der Spiez–Frutigen-Bahn, der ersten Sektion der Lötschbergbahn; Dinkelmann war von 1892 bis 1897 Direktor der Emmentalbahn, zwischen 1897 und 1905 Direktor der Burgdorf–Thun-Bahn (BTB), mit der ihm eine Pioniertat in der Bahnelektrifizierung gelang: die BTB war die erste elektrische Vollbahn Europas; Teuscher hatte das Projekt einer Lötschbergbahn in den 1890er-Jahren mit seinen Schriften massgeblich vorangetrieben; Will sass seit 1895 im Verwaltungsrat der Jura–Simplon-Bahn und sollte in der Folge als Direktor des Verwaltungsrates der VKHW/BKW eine wichtige Rolle für den elektrischen Betrieb der BLS spielen; Fritz Bühlmann amtete als Verwaltungsratspräsident der BKW und der Motor Columbus AG, welche die Werke der VKHW gebaut hatte.[71]

Die Auflistung dieser Persönlichkeiten lässt erahnen, dass die Regierung das Zepter nicht wirklich aus der Hand gab: Zwar hatte sie bei der Zusammensetzung des Initiativkomitees auf eine breite Abstützung geachtet, doch blieben in den wichtigen Subgremien des Initiativkomitees, wie beispielsweise im leitenden Ausschuss, die Freisinnigen und somit Regierungskonformen[72] de facto unter sich.[73] Dies garantierte den steten Kontakt zwischen Initiativkomitee und Regierung. Die wenigen Sozialdemokraten und Konservativen konnten dabei nicht viel ausrichten.[74]

Festzuhalten sind hinsichtlich dieses Initiativkomitees zwei Punkte: Erstens die nationale und internationale Ausrichtung. Sie zeigt deutlich, dass die Initianten in einer bernischen Kantonalbahn ein gesamtschweizerisches, ja internationales Projekt sahen. Zweitens die Rolle der Kantonsregierung. Einerseits spielte sie bei der Gründung des Initiativkomitees eine sehr aktive Rolle. Es war die Regierung, die Einladungen verschickte und die Versammlung vorbereitete. Andererseits gab sie mit dieser Gründung zumindest vordergründig die Organisation des Unterfangens Lötschbergdurchstich aus der Hand. Enge personelle Verbindungen mit dem Initiativkomitee sicherten jedoch den Informationsfluss und die Einflussmöglichkeiten.

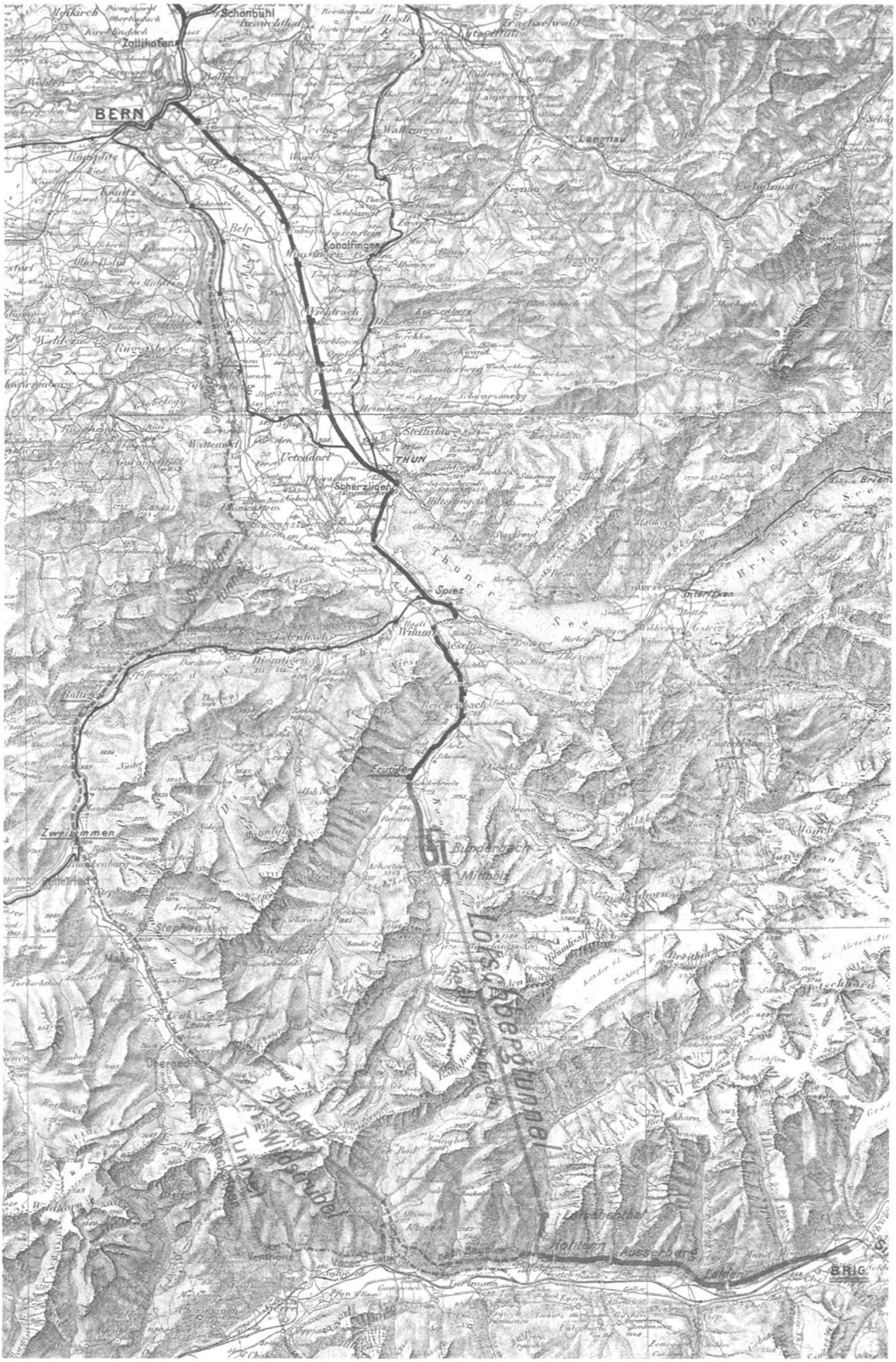

Abb. 6 Auf diesem Ausschnitt einer Karte im Massstab 1:250 000 von 1904 sind die Streckenführungen des Wildstrubel- und des Lötschbergprojektes eingezeichnet.

Der Freisinn demonstriert seine Macht: Lötschberg versus Wildstrubel

Nachdem das Initiativkomitee bis zur Abstimmung über das dritte Subventionsgesetz im Mai 1902 erfolgreich lobbyiert hatte, liess es von den drei internationalen Experten Colombo, Garnir und Pontzen eine Oberexpertise über die Projekte für einen Berner Alpendurchstich erstellen. In dieser Studie analysierten sie die internationale Bedeutung, die Anforderungen an Bau und Betrieb und die geschätzten Kosten beziehungsweise Renditen.

Zum Schrecken der freisinnigen Regierung empfahlen die drei Experten 1904 das Wildstrubel- und nicht das Lötschbergprojekt, das die Regierung favorisierte. Dies brachte das Initiativkomitee und somit die freisinnige Regierung in einen Argumentationsnotstand, weil diese über den Lötschberg hatte abstimmen lassen.[75] Der lokale Politiker und tatkräftige Befürworter des Lötschbergs, Gottlieb Bühler aus Frutigen, setzte sich vehement für den Lötschberg ein und meinte, dass das Volk dem Wildstrubel kaum zustimmen würde und dass ausländischen Experten weniger als schweizerischen zu trauen sei. Der leitende Ausschuss hielt schliesslich fest, dass die internationalen Experten, die er vor der Expertise gerne als ausgewiesene Fachkräfte hingestellt hatte, die bernischen Verhältnisse zu wenig beachtet hätten. Um dem Vorwurf der Verheimlichung zu entgehen, veröffentlichte der leitende Ausschuss einen Auszug des Gutachtens und fügte Bemerkungen bei, die andeuteten, wie es zu lesen war. Auch die Bezeichnung des Wildstrubelprojekts als «Verhinderungsprojekt»[76] durch den Freisinn stärkte den Lötschberg nicht, sondern zeigte die freisinnige Nervosität.

Für den leitenden Ausschuss galt es, ein überzeugenderes Argument für den Lötschberg als die vage Formulierung der «bernischen Verhältnisse» und die Diskreditierung des Gegenprojekts zu finden. Dabei kam der BLS, die ja eine Pioniertat bei der Elektrifizierung normalspuriger Bahnen darstellen sollte, eine andere bernische Pioniertat zugute: Hans Dinkelmann, der Präsident der Burgdorf–Thun-Bahn, der ersten elektrischen Vollbahn Europas, und Verfasser des Postulats betreffend Einführung des elektrischen Betriebes auf Schweizer Bahnen im Nationalrat, drängte darauf, die Elektrizität als Antriebsenergie für die Lötschbergbahn zu bestimmen. Er hoffte zusammen mit dem kantonalen Eisenbahndirektor Niklaus Morgenthaler und Nationalrat Gottlieb Bühlmann auf ein besseres Verhältnis zwischen Betriebs- und Baukosten.[77] Nur ein solches konnte die Legitimation des Lötschbergs retten, versprach jedoch angesichts der moderaten Kohlenpreise[78] und der wenigen Erfahrungen mit elektrifizierten Vollbahnen nicht zwingend ein günstigeres Ergebnis.

Zeitgleich begann sich 1904 eine französische Unternehmensgruppe für einen Lötschbergdurchstich inklusive elektrischem Betrieb zu interessie-

ren. Mit seiner Vertrauensbank Loste aus Paris schloss das Initiativkomitee im August 1904 einen ersten Vertrag über eine Zusammenarbeit ab, worauf das Konsortium 1905 drei Projekte vorlegte: Lötschberg I mit 33 Promillen, Lötschberg II mit 15,1 Promillen und Wildstrubel (Kehrsatz–Brig) mit 15 Promille Maximalsteigung. Der von der Regierung als technischer Berater des Initiativkomitees gewählte Oberingenieur Alphonse Zollinger verfasste daraus zuhanden des Initiativkomitees ein Gutachten, in dem er den Lötschberg mit steilen Anfahrtsrampen von 30 Promillen und sofortigem elektrischem Betrieb empfahl. Diesem Gutachten folgte das Initiativkomitee am 4. Juni, der Grosse Rat genehmigte es am 27. Juni 1906.[79]

Somit war der Lötschberg gesichert und der Wildstrubel offiziell ausgeschieden. Offensichtlich hatte dafür der leitende Ausschuss jedoch mehr auf die eigenen Präferenzen als auf die internationale Beurteilung geachtet. Der Freisinn und insbesondere Gottlieb Bühler aus Frutigen hatten alles daran gesetzt, dass ein Berner Alpendurchstich am Lötschberg und nicht am Wildstrubel erfolgen würde. In seinem Argumentationsnotstand griff 1904 der leitende Ausschuss auf eine technische Neuerung zurück, den elektrischen Betrieb, dessen Implikationen und Auswirkungen alles andere als klar waren. Das Initiativkomitee machte somit aus der Not eine Tugend. Politisch betrachtet muss der elektrische Bahnbetrieb allerdings als Produkt einer politischen Machtdemonstration des in Argumentationsnotstand gekommenen Freisinns betrachtet werden. Die Elektrifizierung der BLS ist somit auf eine politisch heikle Situation zurückzuführen, dies im Gegensatz zur Elektrifizierung der SBB, die ihre Bahnlinien aufgrund der Energiekrise 1917–1922 elektrifizierten.[80] Das freisinnige Wagnis eilte umso mehr, als ein Wildstrubelprojekt von den aufstrebenden Sozialdemokraten aufgegriffen worden war, was die Legitimität des Lötschbergs erneut in Frage stellte.

Sozialdemokratische Kritik an der BLS

Grundsätzlich befürwortete eine grosse Mehrheit im Kanton Bern eine Lötschbergbahn.[81] Die politischen Minderheitsparteien SP und Bernische Volkspartei sparten trotzdem nicht mit Kritik an dem Prestigeprojekt der freisinnigen Mehrheit im Grossen Rat und der Regierung. In der Sondersession vom Juni 1906 brachten die Wortführer dieser beiden Oppositionsparteien, Gustav Müller und Ulrich Dürrenmatt,[82] ihre Kritikpunkte ein.

Die sozialdemokratische Kritik an der BLS brachte Gustav Müller (1860–1921) vor, Finanzdirektor der Stadt Bern und Grossrat. Er entstammte politisch dem Freisinn, von dem er sich jedoch abgewandt hatte. Als Direktor der Gemeindebetriebe – er amtete seit 1895 als Gemeinderat (Exekutive) – setzte er sich für starke kommunale Versorgungsbetriebe für Gas, Wasser und Elektrizität ein.[83]

Als zentrales Argument gegen den Lötschberg brachten die Sozialdemokraten die Rentabilität vor. Die Stadt Bern hatte sich nämlich von einem weiteren Experten beraten lassen: Oberingenieur Robert Moser, der das Wildstrubelprojekt als rentabler bezeichnete als das Lötschbergprojekt. So wenig wie die Experten der Regierung völlig frei von Interessen waren, so wenig war es der Experte der Anhänger des Wildstrubelprojekts. Mit dem Wildstrubelprojekt empfahl er nämlich sein eigenes Projekt.[84] Politisch wichtig war, dass die Sozialdemokraten in Opposition zur FDP das Konkurrenzprojekt des Lötschbergs befürworteten.

Weiter bemängelten die Sozialdemokraten die kurze Zeit, die zur Beschlussfassung zur Verfügung gestanden hatte. Die Mitglieder der Staatswirtschaftskommission hatten wichtige Unterlagen erst eine Woche vor dem Beginn der ausserordentlichen Session erhalten, die Finanzierungskonvention sogar erst eine Stunde nach Sessionsbeginn. Deshalb sah sich auch die konservative Bernische Volkspartei ausserstande, auf dieser Grundlage dem Grossen Rat eine Empfehlung abzugeben. Ulrich Dürrenmatt beantragte jedenfalls eine Verschiebung der Session, was jedoch der Grosse Rat ablehnte.[85] Sowohl dieses Argument als auch den Vorwurf, die Kantonsregierung habe die kantonalen Interessen dem französischen Konsortium gegenüber nicht gewahrt, brachte die Bernische Volkspartei vor.

Kritik der Bernischen Volkspartei

Wortführer der konservativen Bernischen Volkspartei war deren Begründer und Präsident Ulrich Dürrenmatt (1849–1908), der auch Besitzer der «Berner Volkszeitung» in Herzogenbuchsee war. Wie Gustav Müller hatte er dem Freisinn den Rücken gekehrt.[86]

Gemeinsam mit der SP warf die Bernische Volkspartei der Kantonsregierung vor, sich vom Konsortium zu stark drängen zu lassen, von der Planungs- in die Bauphase überzugehen. Eine von Dürrenmatt geforderte Volksabstimmung lehnte Regierungsrat Kunz jedoch ab, da der Vertrag mit dem französischen Konsortium ein «fait accompli»[87] darstelle.

Sodann bezeichnete Dürrenmatt den Bau einer Kantonalbahn als einen Affront für die SBB. Ein knappes Jahrzehnt nach der Nationalisierung der Eisenbahnen eine von den SBB unerwünschte Konkurrenz neu zu erstellen, war dreist, umso mehr als sich der Kanton Bern in den 1890er-Jahren stark für die Verstaatlichung eingesetzt hatte. 1898 und 1902 seien im Kanton Bern Regierung, Parlament und Volk deshalb davon ausgegangen, dass ein Berner Alpendurchstich nur mit Hilfe des Bundes realisiert würde, weshalb nun auch der Kanton Bern die Bundeshoheit im Eisenbahnwesen akzeptieren müsse.[88]

Einen weiteren staatspolitisch heiklen Punkt sprach die Volkspartei mit ihrem dritten Argument an. Im Finanzierungsvertrag vorgesehen waren 1906 nämlich einerseits die 17,5 Millionen Franken aus dem Dekret von 1902, andererseits weitere 15 Millionen Franken in Form von Obligationen zweiten Ranges, welche die Kantonalbank oder die Hypothekarkasse des Kantons Bern übernehmen sollten. Gemäss ihrer Interpretation verletzte das Lötschbergprojekt die kantonale Gesetzgebung insofern, als der Kanton mit den zusätzlichen Obligationen mehr als die vom Volk bewilligten 17,5 Millionen Franken übernommen hätte und dem Kanton eigentlich Prioritätsaktien (und nicht Obligationen zweiten Ranges) zugestanden wären.[89]

Die Oppositionsparteien SP und Bernische Volkspartei befürworteten also grundsätzlich einen bernischen Alpendurchstich, hiessen das Vorgehen der Regierung jedoch aus wirtschaftlichen und staatspolitischen Gründen nicht gut. Die Sozialdemokraten gingen durch die Lancierung des Gegenprojekts am Wildstrubel weiter als die Bernische Volkspartei, die nur verbal gegen den Lötschberg schoss. Zentraler Klagepunkt war das Drängen der Regierung und die damit verbundene Verbeugung vor dem ausländischen Kapital.

Diese Konstellation widerspiegelte die politische Situation im Kanton Bern im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Zwar hatten sich Volkspartei und Sozialdemokraten als Opposition formiert und rüttelten an der Dominanz des Freisinns, doch innere Richtungskämpfe bei den Sozialdemokraten[90] und fehlende Strukturen in der Bernischen Volkspartei[91] verhinderten eine schlagkräftige Gegnerschaft. Zudem konzentrierten sich die Sozialdemokraten zuerst in den Städten Bern und Biel, deren Vertreter im Grossen Rat von vielen Vertretern ländlicher Gebiete überstimmt wurden.

Die Gründung der BLS aus regional- und verkehrspolitischer Sicht

Der Grosse Rat nahm den Bau- und Finanzierungsvertrag am 27. Juni 1906 an, worauf einen Monat später die eigentliche Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) gegründet wurde, die nun anstelle des Initiativkomitees die Geschäfte übernahm.

Der Kanton seinerseits sorgte gleichzeitig für gute Rahmenbedingungen für eine elektrische BLS. Kraft ihres Amtes setzten sich die jeweiligen Baudirektoren für die BLS in Gremien ein, die für den elektrischen Betrieb der BLS wichtig waren. Insbesondere im Verwaltungsrat der VKHW/BKW traten die jeweiligen Baudirektoren als Fürsprecher der Bahn auf.[92] Das Interesse der Baudirektion des Kantons Bern am elektrischen Bahnbetrieb äusserte sich zudem unmissverständlich in der Tatsache, dass die Baudirektion 1907 als einzige Kantonsbehörde einstimmig in die schweizerische

Studienkommission für den elektrischen Bahnbetrieb aufgenommen wurde.[93] Damit sicherte sich der Kanton nicht nur den Zugang zu den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen auf dem Gebiet, sondern auch Einflussmöglichkeiten.

1907 prüfte Ludwig Thormann die Möglichkeit der Elektrifizierung von elf weiteren Bahnen im Kanton Bern. Dampftechniker und Maschinenmeister, denen der Verlust der Stelle drohte, verhinderten dies 1907 allerdings noch.[94] Doch der Kanton hatte seinen Willen zur Verbesserung der regionalen Bahnanschlüsse gezeigt. Weitere bernische Bahnen sollten unter der BLS nicht leiden.

Dies verdeutlicht auch die Tatsache, dass ein zentraler Grund für das freisinnige Lobbyieren für den Lötschberg in einer regionalpolitischen Überlegung bestand. Die BLS füllte nämlich die Lücke zwischen dem touristischen Zentrum Interlaken und seinen Tälern sowie dem Simmental, das bereits mit einer Bahnlinie erschlossen war. Zusätzlich brachte sie mit dem Anschluss an eine Transitbahn auch eine Neuerung in diese Region. Die BLS ergänzte somit die (touristische) Erschliessung des Berner Oberlandes. Der Kanton fand mit dem Lötschberg regionalpolitisch eine ausgewogene Lösung: Das Kandertal wurde erschlossen, ohne das Simmen- und Gürbetal zu konkurrenzieren. Dies war auch verkehrspolitisch sinnvoll: Interlaken wurde zumindest von Süden her besser erreichbar, Kandersteg und Adelboden konnten zu Tourismusorten aufsteigen, und eine europäische Transitlinie führte durch den Kanton Bern, die zwei Endpunkte des SBB-Netzes, Thun und Brig, miteinander verband.

5. Persönlichkeiten engagieren sich

Politische, wirtschaftliche und technische Interessen erlangen erst dann hohe Relevanz, wenn sie auch tatsächlich umgesetzt werden. Dafür sorgten bei der BLS Gottlieb Arnold Bühler und Ludwig Thormann, indem sie ihre Beziehungsnetze nutzten und als Scharnier zwischen zwei oder mehreren Faktoren fungierten.

Gottlieb Arnold Bühlers Einsatz für die BLS

Primär setzte sich Bühler in der Politik für die Lötschberglinie ein. Er erwarb 1891 die Konzession für die Spiez–Frutigen-Bahn und somit für eine zukünftige Lötschberglinie. Zudem bekämpfte er das Konkurrenzprojekt zum Lötschberg energisch und sorgte für einen optimalen Anschluss der BLS an das internationale Bahnnetz.[102] Sein politisches Gewicht und sein Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung wirkten sich direkt aus. Indem er die