

Die betroffenen Menschen

Objekttyp: **Chapter**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **18.09.2024**

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.

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?

Die Eröffnung: Erst die grossen, dann die kleinen Leute

Das eigentliche Eröffnungsfest für die Lötschbergstrecke fand am 28. Juni 1913 statt.¹⁹⁵ Rund 800 in- und ausländische Gäste nahmen an der Eröffnungsfahrt und dem anschliessenden Bankett im Berner Casino teil. Vorgängig war die elektrische BLS jedoch den schweizerischen Legislativen vorgeführt worden: zuallererst, am 19. Juni 1913, der Bundesversammlung – und nicht dem bernischen Kantonsparlament! Damit stellte die BLS den Lötschberg klar als schweizerisches Bauwerk dar. Wie dies im Kanton aufgenommen wurde, ist schwierig abzuschätzen. Spürbar war die Eröffnung auf jeden Fall, denn die kantonale Erziehungsdirektion hatte verfügt, dass am Festtag sämtliche Schulen geschlossen werden sollten, und «am Tage vorher seien in den Schulen Vorträge über die Bedeutung der Lötschbergbahn zu halten.»¹⁹⁶ Der Grosse Rat befuhr den Lötschberg am 27., die in- und ausländische Gästeschar am 28. Juni 1913, begleitet von in- und ausländischen Journalisten, welche die Nachricht in ihre jeweiligen Länder telegraphierten. Die «Frankfurter Zeitung» brachte dazu einen dreispaltigen Leitartikel. Die Bevölkerung amüsierte sich an lokalen Volksfesten in Frutigen und Brig und nahm die Bahn erst nach den Eröffnungsfeierlichkeiten für sich in Beschlag. Gegen Ende Juli berichteten die Zeitungen wiederholt von erfolgreichen Ausflügen von Vereinen, Hochschulen, Institutionen und Sonntagsausflüglern.¹⁹⁷

Bereits am ersten Tag des regulären Betriebs war der Ansturm besonders auf den Morgenzügen gross, sodass ab Spiez die Züge mit zwei elektrischen Lokomotiven gezogen werden mussten.¹⁹⁸ Der Oeschinensee erlebte an einem Sonntag einen wahren «Massenbesuch», weil viele morgens zuerst nach Brig fuhren und nachmittags in Kandersteg ausstiegen und zum Oeschinensee wanderten, wobei man «endlosen Reihen Volkes» begegnete.¹⁹⁹

Diesen Individualreisenden folgten innerhalb einer Woche die ersten Vereine, Schulen und Institutionen als Gruppenreisende, wobei sie erstaunliche Gruppengrössen erreichten. 400 ehemalige «Rüttischüler», 600 Grütlianner und 1000 Personen der Universität fuhren am ersten Wochenende nach Norditalien und wieder zurück.²⁰⁰ Diese Gruppen zeigen, dass die BLS von keiner Bevölkerungsschicht grundsätzlich abgelehnt wurde: Die Landwirtschaftliche Schule Rütli bildete Bauern aus, die drei stadtbernerischen Grütlivereine repräsentierten die städtische Arbeiterschaft und die Universitätsgruppe die soziale Elite. Somit hatten nun die kleinen ebenso wie die grossen Leute die Fahrt durch den Lötschbergtunnel erlebt und die Bahn besichtigt.

Die Anwohnerschaft der Lötschbergstrecke

Die BLS durchfuhr im Kanton Bern eine alpine, ländliche Gegend, deren Bevölkerung sich primär lokal orientierte und informierte, deren Horizont sich jedoch mit dem aufkommenden Tourismus erweiterte. Die meisten Anwohnerinnen und Anwohner waren mit internationalen Gästen in Berührung gekommen. Der Export von Schieferprodukten bis nach Amerika und die Tatsache, dass die Ankunft der Italiener und Italienerinnen in Kandersteg nicht zu einer Abwehrhaltung, sondern zur endgültigen Trennung von der ländlichen Gemeinde Kandergrund führte, zeugen ebenfalls von einer Orientierung über die kommunalen Grenzen hinweg.²⁰¹

Die Berichterstattung über die Eröffnungsfahrt erzeugt den Eindruck der Rückständigkeit der Bevölkerung entlang der Bahnlinie. Je entfernter von Bern, desto mehr beschrieben die Berner Zeitungen nur noch die Dekorationen und die Kleidung der Bewohnerschaft der durchfahrenen Orte. Die «Tagwacht» war besonders angetan von den «Lötschentalern in den rotweissen Uniformen ehemaliger schweizerischer Söldnerregimenter in neapolitanischen Diensten» und den «verschiedenartigsten Trachten der weiblichen Repräsentanten aus den einzelnen Talschaften des Wallis». ²⁰² In den Zeitungsberichten wurden – übrigens auch von Wallisern – nur die Festtagskleidung, Naturverbundenheit, Schlichtheit und die Heiterkeit des Walliservolkes wahrgenommen. ²⁰³ Solche Beschreibungen des Äussern der Anwohnerinnen und Anwohner erweckten den Anschein der Rückständigkeit der Walliser Bevölkerung. In der elektrifizierten BLS sah deshalb die «Gerechtigkeit», das Organ der Arbeiterpartei des Kantons Wallis, den «Bahnbrecher für den Anbruch einer neuen Zeit in unserm Kanton.» ²⁰⁴ Im Oberwallis bedeutete der Anschluss an die BLS und an eine internationale Transitlinie in den Augen der Zeitgenossen einen wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt. Diese Sicht stützte auch der Walliser Ständerat Heinrich von Roten, der mit ähnlich idealisierten Bildern die BLS in Brig willkommen hiess. ²⁰⁵ Offenbar erwarteten auch die Walliser mit der BLS eine Aufwertung ihres Kantons.

Doch die in den Zeitungen suggerierte Rückständigkeit der einheimischen Bevölkerung ist insofern zu relativieren, als sich während des Baus der BLS ortsfremde Arbeiter teils mit ihren Familien entlang der Bahnlinie und vor allem in Kandersteg ansiedelten. Die «weite Welt» hatte also bereits vor der Eröffnung im Kandertal und im Wallis Einzug gehalten.

In Kandersteg lebten zwischen 1906 und 1913, der Bauzeit des Lötschbergtunnels, bis zu 2500 italienische Menschen. ²⁰⁶ Teils wohnten sie bei der einheimischen Bevölkerung, teils in dafür erstellten Unterkünften. Südlich des Dorfes – damit das tourismuswirksame Dorfbild nicht gestört wurde – erstellten private Unternehmer für die italienischen Arbeiter und



Abb. 15 Foto der «Chefs d'équipes (Capi)» 1911. Die Namenliste der Vorarbeiter zeigt, dass mehrheitlich Italiener den Lötschbergtunnel bauten.

ihre Familien ein Barackendorf, das dank Kantinen und Geschäften, die meistens von Italienerinnen betrieben wurden, wirtschaftlich autonom war und somit das einheimische Gewerbe konkurrenzierte. Dass es keine ernsthaften sozialen Unruhen oder Probleme in Kandersteg gab, mag darauf zurückzuführen sein, dass die Arbeiter beim Bau des Lötschbergtunnels rechtlich besser als Fabrikarbeiter gestellt waren. Beim Bau des Lötschbergtunnels waren sie erstmals dem 1905 in Kraft getretenen Eisenbahnhaftpflichtgesetz unterstellt. Gemäss Bundesgerichtsentscheid musste der Konzessionsinhaber und nicht der Arbeitgeber für den Schaden eines Arbeiters infolge eines Unfalls beim Bau einer Eisenbahn aufkommen.²⁰⁷

Arbeiter und Angestellte

Eine grosse Umstellung hatte beim Wechsel von Dampfbetrieb auf elektrischen Betrieb das Personal der bisherigen Spiez–Frutigen-Bahn hinzunehmen. Einerseits wurde vorwiegend Lokomotivpersonal eingespart, andererseits musste das Personal mit der neuen Technologie vertraut gemacht und entsprechend ausgebildet werden. Dass die Ausbildung ein entscheidender

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.