

Zeitschrift: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 79 (1996)

Artikel: Geschichte des Kantons Bern seit 1798. Band 3, Tradition und Aufbruch 1881-1995
Autor: Junker, Beat
Kapitel: 1: Der Staat Bern und der Verkehr
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070982>

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: 15.04.2026

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

I. KAPITEL

DER STAAT BERN UND DER VERKEHR

1. DER BAU DER LÖTSCHBERGBAHN

Verglichen mit den übrigen Gebieten Europas erreichte die Eisenbahn die Schweiz spät und den Kanton Bern noch später. Erst gegen Ende der 50er Jahre und in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts war seine Hauptstadt mit den grösseren Städten der übrigen Schweiz verbunden worden, und in einem zweiten Schub entstanden während der 1870er Jahre auch Linien in die einzelnen Landesteile des Bernbiets und in den Jura. Nur in die Täler des Oberlands, wo eigentliche Wirtschaftszentren fehlten, drang die Bahn um 1880 noch nicht vor. An den internationalen Verkehr gegen Süden fand Bern den Anschluss nur über Luzern und die Gotthardbahn. Inzwischen hatten aber Linien wie jene am Brenner (1867), am Mont Cenis (1871), am Gotthard (1882) und am Arlberg (1884) bewiesen, dass sich die technischen Schwierigkeiten und die Finanzprobleme für Bahn- und Tunnelbauten im Gebirge überwinden liessen.

Aus der Fusion westschweizerischer Gesellschaften mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn entstand 1890 die Jura-Simplon-Bahn, in welcher die Berner und besonders ihr «Eisenbahnbaron» Eduard Marti den Ton angaben. Im Umfeld der ersten eidgenössischen Volksabstimmung über die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen gelang es dann einer welschen Bankiergruppe, genügend Aktien zu erwerben, um personelle Änderungen zu erzwingen und Marti 1892 als Direktor abzusetzen. Er wurde wenig später bernischer Regierungsrat. Besonders innerhalb des Freisinns blieb darauf zwischen Waadtländern und Bernern tiefe Verstimmung zurück. Dennoch gediehen die Pläne für einen Simplondurchstich, und man durfte am Jahrhundertende mit ihrer Verwirklichung in naher Zukunft rechnen.

Das gab Ideen für eine Verbindung durch die Berner Alpen zur Simplonlinie nach Italien neuen Auftrieb, um so mehr, als sich die

Kantonsfinanzen seit der Staatskrise von 1877/78 erholt hatten und auch die damaligen Eisenbahnlasten erträglich geworden waren. Entwürfe für einen Grimseldurchstich waren seinerzeit schon dem Gotthardprojekt entgegengestellt worden, dabei aber unterlegen, und 1889 hatte der Neuenburger Ingenieur James Ladame einen Gemmi-Tunnel vorgeschlagen.

Entscheidende Anstösse kamen nun von einem Einzelgänger und Aussenseiter, dem gebürtigen Oberländer Wilhelm Teuscher. 1870 in die Kantonsexekutive gewählt, gehörte er als Polizei-, Justiz- und Kirchendirektor zu den Hauptstreitern des Kulturkampfes. 1878 trat er im Gefolge der Staatskrise zusammen mit den übrigen Regierungsräten zurück und sass fortan im Obergericht, dem er bis zu seinem Tod angehörte. Neben seiner Berufstätigkeit erarbeitete er in ausgedehnten Studien und Berggängen für eine Alpenbahn von Kandersteg ins Wallis Pläne, die er 1889, 1893 und 1898 in drei Schriften an die Öffentlichkeit trug. Zwar dachte er zuerst noch an ein Tunnel-Nordportal im Gasterntal und an einen Anschluss an die Walliser Tallinie bei Visp (statt in Brig wie heute), im wesentlichen aber sah er die Bahn durch den Lötschberg so vor sich, wie sie später gebaut wurde. Das war eine erstaunliche Leistung für einen Mann ohne Fachausbildung im Eisenbahnwesen oder in einem technischen Beruf. Ihm kamen nun seine Ortskenntnisse und die Anfangsemester zugute, die er der Mathematik und den Naturwissenschaften gewidmet hatte, bevor er zur Jurisprudenz hinüberwechselte.

Teuschers Saat ging bald auf, und bereits im Dezember 1890 erhielt der Bundesrat ein Konzessionsgesuch für eine Normalspurbahn durch den Lötschberg, hinter dem namentlich der Dominator der Lokalpolitik im östlichen Oberland stand, Fürsprecher und Nationalrat Arnold Gottlieb Bühler in Frutigen. Während der Berner Regierungsrat das Vorhaben begrüßte, blieb der Walliser Staatsrat misstrauisch. Er hielt das bereits bewilligte (aber später nie ausgeführte) Projekt für eine Schmalspurverbindung von Lauterbrunnen nach Visp unter dem Breithorn hindurch für genügend und fürchtete von der Lötschberglinie Konkurrenz für die Bahnen, welche im Rhonetal bereits verkehrten. Dennoch erteilten die eidgenössischen Räte 1891 die Konzession. 1899 ging sie von dem

privaten Komitee gegen eine Entschädigung an den Kanton Bern über⁴⁰.

Im Jahr 1891 hatte der Berner Grosse Rat Eisenbahn-Subventionen vorgesehen für Projekte, die dann zum Teil doch nicht gebaut wurden. Deshalb wurde dieser Beschluss 1897 revidiert. Er durfte mit breiter Zustimmung rechnen, da er in allen Landesteilen insgesamt 17 Linien unterstützen wollte. Jene zwischen Frutigen und Brig war zwar nur eine davon, aber nach Ulrich Dürrenmatt doch «mehr oder weniger die Seele der ganzen Vorlage». Dabei spielte der Wunsch mit, alte Scharten aus der Zeit des Streits um die Führung der Jura-Simplon-Bahn auszuwetzen. Selbst ein nüchterner Politiker wie Regierungsrat Scheurer rief dazu auf, «die Bedeutung des Kantons Bern in eisenbahn-politischen Angelegenheiten [...] wiederherzustellen» und zu sehen, «ob der alte Traum, das alte bernische Ideal, durch den Kanton Bern und die Berneralpen hindurch eine Bahn ersten Ranges von internationaler Bedeutung und Wichtigkeit zu erstellen, sich nicht verwirklichen lasse». Dabei hatte er diesmal sogar Ulrich Dürrenmatt auf seiner Seite. Ihn freute «von Herzen, dass der Kanton Bern aus eigener Kraft, aus eigenem Willen und Vermögen» und ohne Bundeshilfe das Nötige aufbringe. Er empfahl Eintreten «mit dem alten, schönen und stolzen Wort: 'nous sommes de Berne!'" In Aufbruchstimmung nahm der Rat am 28. Januar 1897 die Vorlage mit 121 Ja gegen 4 Nein an, genau einen Monat später auch das Volk mit 51 000 Ja gegen 16 000 Nein. Von allen Amtsbezirken verwarf einzig Laufen.

Kurz darauf gab der Regierungsrat Gutachten in Auftrag über Linienführung, Kosten und geologische Verhältnisse, und zwar nicht nur für die Route durch den Lötschberg, sondern auch für jene durch den Wildstrubel, die damals vom Wallis her ins Spiel gebracht wurde. Das Breithornprojekt hingegen fand keine Verfechter mehr und verschwand aus der Diskussion.

Auch im weiteren Umfeld waren Änderungen eingetreten: Das Schweizervolk hatte 1898 im zweiten Anlauf dem Rückkauf mehrerer grosser Eisenbahnlinien durch den Bund zugestimmt, und Staatsverträge mit Italien sicherten nun den Simplondurchstich. Damit rückte der Bau einer Bahn durch die Berneralpen in die

Nähe. Doch dafür brauchte Bern wirtschaftlich starke Partner, und die gewann es nur, wenn es selber Zeichen setzte für ein kräftiges finanzielles Engagement des Kantons. Deshalb wurde der «Beschluss betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien» von 1897 schon 1902 wieder revidiert. Das neue Gesetz sah nun als Hauptposten eine Subvention für den Lötschberg von 17½ Millionen Franken vor, ermöglichte aber Beiträge auch an gut zwanzig weitere Linien in den verschiedensten Gegenden des Kantons. Bei der Vorbereitung der Vorlage hatte man die politische Opposition mit einbezogen, so dass sie im Grossen Rat kaum Widerstand fand. Jurassier, Sozialdemokraten und Ulrich Dürrenmatt versprachen ihr Unterstützung. Sie wünschten allerdings – ohne Bedingungen zu stellen –, die Behörden möchten künftig im sozialen oder im konfessionellen Bereich gleiche Grosszügigkeit zeigen wie hier bei den Eisenbahnen.

Am 4. Mai 1902 stimmte das Volk mit 44 000 Ja gegen 18 000 Nein zu, während es am gleichen Tag ein Gesetz für eine Erbschafts- und Schenkungssteuer knapp verwarf. Damit hatten die Bürger erneut den Lötschberg unterstützt, freilich – wie 1897 – in einer Sammelvorlage, bei der manches Ja wohl ebenso sehr Projekten anderer Landesteile galt wie der Alpenbahn⁴¹.

Bei den nächsten Schritten zur Vorarbeit waren nicht mehr kantonale Behörden federführend, sondern ein 80köpfiges Initiativkomitee und sein 16köpfiger leitender Ausschuss. Die Regierung versprach sich davon mehr Beweglichkeit im Vorgehen. Zudem war dafür gesorgt, dass die bisherige Linie beibehalten wurde. Denn ins Komitee selber hatte man wohl Oppositionelle aus den Reihen der Volkspartei, der jurassischen Konservativen und der Sozialdemokraten aufgenommen. Im leitenden Ausschuss aber, der rund vier Jahre lang die Geschäfte praktisch allein führte, blieb, abgesehen vom sozialdemokratischen Grossrat Gustav Müller aus der Stadt Bern, die freisinnige Prominenz des Kantons fast unter sich. Initiativkomitee und Ausschuss hatten bereits die Propaganda für die Volksabstimmung von 1902 geleitet und verlangten nachher bei drei Fachleuten aus Italien, Belgien und Frankreich eine Oberexpertise, welche die Projekte für Lötschberg und Wildstrubel in technischer und finan-

zieller Hinsicht vergleichen sollte. Ihr überraschender Befund war, der Wildstrubel verdiene den Vorzug, hauptsächlich weil diese Linie kürzer sei und mit weniger Steigung auskomme. Dafür hätte eine Wildstrubelbahn den touristischen Hauptregionen Interlaken und Thun weniger gut gedient, und diese besaßen unter den bernischen Politikern Fürsprecher mit mehr Einfluss. Zudem hatte das Berner Volk die bisher zugesagten Subventionen ausdrücklich für eine Lötschbergbahn bewilligt. Wäre es bereit, diese Zuwendungen ohne weiteres auf den Wildstrubel zu übertragen?

Der leitende Ausschuss des Initiativkomitees gab jedenfalls den Lötschberg nicht auf, sondern suchte das Projekt zu verbessern, besonders indem es fortan einen elektrischen Betrieb vorsah, was erlaubte, steilere Rampen zu befahren als mit Dampf. So entstand am Lötschberg die erste schweizerische Normalspurlinie, die als Teil einer internationalen Transitstrecke nicht vom Dampf auf Elektrizität umgestellt, sondern von Anfang an für elektrische Traktion geplant wurde.

Klar war, dass das Lötschbergprojekt die finanzielle Kraft von Kanton, Gemeinden, Bund und Bahngesellschaften überstieg. Deshalb nahm der Stadtberner Nationalrat Johann Hirter als Ausschusspräsident des Initiativkomitees im Sommer 1904 mit einem französischen Bankkonsortium Kontakt auf. Daraus ergaben sich Verbindungen auch zu französischen Bauunternehmen, die nun für die Erstellung einer Berner Alpenbahn Offerten und Pläne einreichten und dabei auch auf immer neue Wünsche und Varianten eingingen. So zögerte sich ein endgültiger Entscheid über ihre Eingaben hinaus bis in den Frühsommer 1906. Erst am 26. Mai 1906 schlossen der leitende Ausschuss und das französische Unternehmersyndikat einen Vorvertrag betreffend den Bau einer Lötschbergbahn von Frutigen nach Brig. Ihn und die entsprechenden Finanzvereinbarungen legte der Regierungsrat Mitte Juni 1906 dem Grossen Rat vor. Da das Konsortium angesichts der langwierigen Vorarbeiten einen Entscheid bis Ende Juli 1906 forderte, blieb kaum Zeit für ein gründliches Studium der Vorlage, zu der die Volksvertreter praktisch nur im Ganzen ja oder nein sagen, aber keine Änderungen mehr anbringen konnten.

Eine Verschiebung der Debatte um zwei bis drei Wochen, wie Ulrich Dürrenmatt sie vorschlug, lehnte der Rat ab. «Im grossen und ganzen sind wir alle in der Sache doch nur Laien und auf das Urteil der Sachverständigen angewiesen», meinte der Kommissionspräsident. So kam es vom 25. bis zum 27. Juni 1906 praktisch bloss über die Eintretensfrage zur Diskussion, in welcher Gustav Müller nochmals einen Tunnel durch den Wildstrubel empfahl und Dürrenmatt beanstandete, dass Bern sich auf ausländisches Kapital verlasse. Finanzdirektor Kunz antwortete: «Sowenig grosse Bauwerke ohne italienische Arbeiter ausgeführt werden können, ebenso wenig können Sie grosse finanzielle Werke ohne Inanspruchnahme der französischen Finanz zur Ausführung bringen», und der Rat bekundete ihm mit 174 Stimmen das Vertrauen. Gegen Eintreten wandten sich 14 Grossräte – Konservative, Sozialdemokraten sowie einzelne Saaner und Obersimmentaler. Die Detailberatung geschah im Schnellverfahren, und da Änderungsanträge fehlten, kam es nicht einmal zu einer eigentlichen Schlussabstimmung. Dürrenmatts Vorschlag, die Vorlage der Volksabstimmung zu unterstellen, drang nicht durch, da der Beschluss die Kompetenzen nicht überschreite, welche das Eisenbahnsubventionsgesetz von 1902 dem Grossen Rat gegeben habe. Das Bernervolk hat deshalb nie an der Urne über ein Projekt entschieden, das allein den Bau der Lötschbergbahn betraf.

Vorgesehen war zwischen Frutigen und Brig ein Trasse mit höchstens 27 Promille Steigung und mit Doppelspur im Haupttunnel für eine Bahn mit elektrischem Betrieb. Die Kosten dafür sollten 83 Millionen nicht übersteigen, und das nötige Kapital war ungefähr je zur Hälfte durch Aktien und durch Hypotheken zu beschaffen. Von den Aktien übernahm der Kanton Bern vorweg jene 17½ Millionen Franken, die das Eisenbahnsubventionsgesetz von 1902 vorsah. So dominierte er nach der Meinung des Regierungsrates die Aktionärsversammlung nicht ganz, gab aber doch bei wichtigen Beschlüssen den Ausschlag. Weitere Aktien zeichneten einzelne Gemeinden und Bahngesellschaften aus dem Bernbiet, und für die Beschaffung des übrigen Kapitals sorgten zur Hauptsache zwei französische Bankgruppen sowie die Basler Bank Sarasin und die Berner Kantonalbank.

Damit war der Weg frei zur Gründung der Aktiengesellschaft Lötschbergbahn im Juli 1906. An ihrer Spitze stand ein Verwaltungsrat mit 27 und ein Direktionsausschuss mit sieben Mitgliedern. In beiden Gremien dominierten freisinnige Politiker aus dem Kanton Bern. Daneben belegten Vertreter von Bahnen und Banken aus Frankreich und Italien je rund einen Drittel der Sitze. An die Kosten der Doppelspur im Lötschbergtunnel leistete die Eidgenossenschaft 1907 einen Beitrag von sieben Millionen Franken, verlangte aber dafür die Erfüllung weiterer Ausbauwünsche. So war immerhin dokumentiert, dass die Lötschbergbahn von gesamtschweizerischer Bedeutung sei, während die SBB und einzelne Politiker aus anderen Kantonen in ihr eher einen unerwünschten Konkurrenten für die Bundesbahnen gesehen hatten⁴².

Nun konnten die Bauarbeiten beginnen. Ihre Ausführung wurde in einem Vertrag von Mitte August 1906 geregelt, in welchem die Lötschbergbahngesellschaft die Generalunternehmung «Entreprise Générale du chemin de fer des Alpes Bernoises» im wesentlichen nur auf das Projekt als Ganzes festlegte, ihr aber im Rahmen einiger Vorgaben viele Einzelheiten überliess. Komplikationen ergaben sich fast von selbst, sobald Unerwartetes wie Naturereignisse oder Geländeschwierigkeiten die Pläne durchkreuzten.

Die Arbeiten am Tunnel begannen im Herbst 1906. Sie erlitten schwere Rückschläge durch ein Lawinenunglück in Goppenstein Ende Februar 1908 mit zwölf Toten und vor allem dann im Juli 1908, als auf der Nordseite nach einem Vortrieb von rund 2,7 Kilometern Geröll und Geschiebe in den Stollen einbrachen und ihn mit Material auffüllten. Fünfundzwanzig Arbeiter – lauter Italiener – verloren ihr Leben und konnten mit einer Ausnahme auch nicht tot geborgen werden. Entgegen den Vermutungen eines geologischen Gutachtens von 1900 war man statt in Felsen in Schwemmaterial unter dem Boden des Gasterntals eingedrungen. Ein halbes Jahr lang ruhten nun die Tunnelarbeiten auf der Nordseite. Dann folgten sie einer neuen Achse, welche der Gefahrenzone des Gasterntales auswich und den Tunnel um gut 800 Meter auf 14,6 Kilometer verlängerte. Zum Durchschlag kam es am 31. März 1911.

Behörden und Volk hatten 1902 und 1906 Beschlüsse gefasst über die Beschaffung der Mittel für den Bau der Lötschbergbahn. Nun erwiesen sich die damaligen Annahmen als zu optimistisch, und eine Nachfinanzierung wurde nötig. Ihr Kernpunkt war, dass der Kanton Bern für Anleihen von 42 Millionen Franken eine staatliche Zinsgarantie gewähre. Diese Gelder waren zum Teil erst noch zu beschaffen und dienten teilweise dazu, die Mehrkosten von 19 Millionen Franken zu decken, die sich gegenüber den früheren Prognosen ergeben hatten. Verweigern liess sich diese Hilfe kaum, wollte man nicht ein schon weit fortgeschrittenes Werk im Stich lassen. Deshalb genehmigte der Grosse Rat im Frühjahr 1912 eine Revision des «Gesetzes betreffend Beteiligung des Staates an Bau und Betrieb von Eisenbahnen» von 1902 mit 167 gegen bloss zwei Stimmen. Dabei lehnte er es ausdrücklich ab, dem Volk die Bestimmungen über den Lötschberg in einer separaten Vorlage zu präsentieren. Denn ein Projekt hatte natürlich eher Aussicht auf Annahme, wenn es noch rund zwanzig weiteren Bahnen im Kanton Subventionen in Aussicht stellte. Am 7. Juli 1912 hiessen die Stimmbürger in allen Bezirken das Gesetz mit insgesamt 29 000 gegen 10 000 Stimmen gut.

Noch zog sich der Abschluss der Bauarbeiten hin bis zur Eröffnungsfeier im Juni 1913. Regelmässige Züge verkehrten von Mitte Juli 1913 an nach einem reduzierten Fahrplan und seit Mitte September 1913 im Vollbetrieb⁴³.

Bau und Führung der Lötschbergbahn erfolgten durch eine Aktiengesellschaft, doch war Berns Anteil daran so gross, dass man besser von einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spricht. Bern hatte jetzt – lange nach Jakob Stämpflis Tod – einen Teil von dessen eisenbahnpolitischen Ideen verwirklicht und überdies die «Schmach» getilgt, die dem Kanton in der Jura-Simplon-Angelegenheit widerfahren war. Prestige und Selbstbewusstsein Berns schienen wieder intakt, um so mehr, als im wesentlichen auch die politische Opposition von links und rechts und der jurassische Landesteil die Berner Alpenbahn mittrugen.

Nach dem Auffüllen einiger Lücken lief nun eine wichtige Verbindung durch den ganzen Kanton in der Richtung Nord-Süd,

die ihn seit 1815 geographisch prägte. Was im Bernbiet vorher an Eisenbahnen gebaut worden war, hätte meist besser zum Alten Bern vor 1798 mit seiner West-Ost-Ausdehnung gepasst. So konnte die neue Linie die Landesteile näher aneinanderrücken und Einheit und Zusammengehörigkeit im Kanton heben. Zudem führte sie Bern direkter als bisher an das internationale Bahnnetz heran. Dass sie finanziell weniger abwarf als erhofft, lag zum Teil am Ersten Weltkrieg, der ein Jahr nach ihrer Eröffnung ausbrach und den Verkehr schrumpfen liess. Zudem fielen bisherige Vorteile weg. Frankreich hatte 1871 das Elsass an Deutschland verloren und seither seinen Verkehr möglichst nicht mehr durch diesen Raum gelenkt, was den Lötschberg und seine Zubringer begünstigte. Nun kehrte das Elsass 1918 zu Frankreich zurück, und dieses konnte fortan die Züge aus seinem Osten ohne politische Bedenken wieder über Strassburg nach Basel und durch den Gotthard gegen Süden führen.

In der Zeit um die Jahrhundertwende entstand im Bernbiet nicht nur die Lötschbergbahn, sondern auch eine Reihe von Linien mit regionaler Bedeutung. Ulrich Dürrenmatt gebrauchte dafür 1897 im Grossen Rat den Vergleich, es sei « [...] an der Zeit, dass das Blut, der neue Saft, der durch das Verkehrsmittel der Eisenbahnen unser volkswirtschaftliches Leben speisen soll, nicht nur in die grossen Adern, sondern auch in die äussersten Haargefässe hinaus geleitet werde». Ein Tunnel von Moutier her durch den Grenchenberg und nach Biel (und nicht durch den Weissenstein nach Solothurn, wie es manche Obergeraargauer gewünscht hätten) verkürzte die Distanz von der Nordwestschweiz nach Bern. Von Bern nach Neuenburg gelangte man über eine direkte Linie durch das Grosse Moos, und im Mittelland erschloss die Bahn das Gürbetal. 1907 erreichte sie auch Schwarzenburg, begeistert begrüsst von einem Gedicht des Guggisbergers Ulrich Dürrenmatt:

«Der Choli chunnt, der Choli chunnt,
Er het is nascht du funne;
Lang sy mer nebenusse gsy,
Jitz sy mer a der Sunne.»

Von der Stadt Bern aus führten gleich zwei Regionalbahnen nach Worb (die eine durch das Worblental, die andere über Muri und Gümligen) und eine weitere nach Zollikofen, von wo sich die Fahrt nach Solothurn fortsetzen liess.

Im Emmental schloss man die Lücken bei den Bahnstücken zwischen Burgdorf und Thun, und im Oberland entthob seit 1893 die Thunerseebahn (die später in der Lötschbergbahn aufging) die Reisenden der Mühe, zwischen Scherzligen und Därligen auf das Schiff umzusteigen. Dem Tourismus dienten zu einem guten Teil die Bahnen durch das Simmental und ganz besonders die anschließende Strecke über Saanen nach Montreux. Etwas weniger ausgeprägt galt das auch für die Brünigbahn, die von der Innerschweiz her vorerst nur bis Brienz reichte und erst während des Ersten Weltkrieges dem See entlang bis nach Interlaken verlängert wurde. Man mochte sich fragen, ob alle diese Bahnen auf die Länge bestehen konnten, tauchten doch bereits neue Verkehrsmittel auf, die ihnen bald ihren Rang streitig machen konnten⁴⁴.

2. DIE EINFÜHRUNG DER MITTELEUROPÄISCHEN ZEIT

Die Eisenbahnen veränderten Alltag und Lebensgefühl des Bürgers. Seine Mobilität stieg und führte ihn aus einer bisher eher statischen Welt in eine Dynamik, die dem beständig-behäftigen Wesen widersprach, das man dem Berner zuschreibt. Schon die Fabriken hatten von Personal und Publikum Disziplin im Gebrauch der Zeit gefordert, und nun erleichterte der moderne Verkehr Kontakte über weite Räume hinweg und deckte damit Unzulänglichkeiten auf, an denen man sich bisher kaum gestossen hatte.

So besass bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts jeder Ort seine eigene Lokalzeit, die sich nach Sonnenauf- und Sonnenuntergang richtete. Zwar passten sich umliegende Dörfer oft grösseren Städten an. Dennoch entstanden Schwierigkeiten für die Fahrpläne. Ein erster Schritt zu ihrer Überwindung geschah kurz nach der Gründung des Bundesstaates durch die Vereinheitlichung der

Ortszeiten innerhalb der Schweiz, und zwar setzte sich die Berner Ortszeit im übrigen Lande durch. Ausser in Genf gab es nämlich vorerst nur in Bern eine Sternwarte, die präzise Berechnungen erlaubte. Von 1859 an wurde dann allerdings die genaue Zeit nicht mehr hier ermittelt, sondern im neugegründeten Observatorium von Neuenburg, das sie per Telegraf nach Bern weitermeldete. Da aber weiterhin die Berner Zeit Standardzeit blieb, spürte der Berner diese Änderungen nicht.

Bis zur Angleichung der Zeit auch im übrigen Europa und in anderen Erdteilen dauerte es noch fast bis zum Jahrhundertende. Nach internationalen Konferenzen über das System der sogenannten Stundenzonen entschied sich der Bundesrat, in der ganzen Schweiz für alle Verkehrsanstalten die mitteleuropäische Zeit einzuführen, die von der Berner Zeit um ziemlich genau dreissig Minuten abwich. In der Folge erliess der Berner Regierungsrat am 18. Mai 1894 ein Kreisschreiben an die Regierungsstatthalter: Es müsse «zur Vermeidung einer verwirrenden Zweispaltigkeit der Zeitbestimmung [...] diese mitteleuropäische Zeit auch für das bürgerliche und amtliche Leben eingeführt werden», und es sollten «sämtliche öffentlichen Uhren (Kirchenuhren und andere) auf den 1. Juni nächsthin um 30 Minuten vorgerückt werden».

Damit hatte sich Bern der übrigen Eidgenossenschaft und Europa angepasst. Mit leichter Wehmut und einem Seitenblick auf den neuen Spitzhelm des Berner Münsters dichtete Ulrich Dürrenmatt dazu:

Abschied von der Zeit

Der Zeiger rückt auf Mitternacht,
Der Wächter macht die Runde:
Wisst, dass die neue Zeit erwacht
In einer halben Stunde!

Die neue Zeit nach Menschenwitz,
Der Geographen Wonne,
Befohlen aus dem Bundessitz
Zum Trotz der lieben Sonne.

Nicht wann sie auf und unter geht
Bestimmt mehr unser Wandern;
Dem Einen kommt sie viel zu spät
Und viel zu früh dem Andern.

D'rum hüllt sie täglich ihr Gesicht
Und will uns nicht mehr segnen;
Die Tiefgekränkte kümmert's nicht,
Mag's schneien oder regnen.

Ihr folgt ja nimmer ihrer Spur,
Nur den Meridianen;
Ihr lebt ja nicht nach der Natur,
Nur nach den Eisenbahnen.

Dem Berner war die Berner Zeit
Zu spät nicht, noch zu frühe,
Er molk dabei mit Pünktlichkeit
Zur rechten Zeit die Kühe.

Ei, Welch' ein Stolz, dass wir nun heut'
Den Berner Münster haben,
Und dass wir zu der gleichen Zeit
Die Berner Zeit begraben!⁴⁵

3. DER VERKEHR AUF DEN STRASSEN

Der Staat Bern baute um die Jahrhundertwende für den Verkehr nicht nur Eisenbahnen, sondern er knüpfte auch das Strassennetz dichter, namentlich für Gebiete, die keinen Anschluss an die Schienenwege gefunden hatten. Besonders im Oberland belebte er dabei weniger den Verkehr im engeren Sinne als den Tourismus. Es entstand die Grimselstrasse, der eine Fortsetzung nach Italien fehlte. Die Strasse zur Grossen Scheidegg reichte vom Haslital nur bis zur Passhöhe und diente den Hotels auf der Schwarzwaldalp und bei Rosenlauri. Die Zufahrt von Meiringen zum Hasliberg und die neue, sonnenseitige Strasse von Frutigen nach Adelboden führten gleichfalls

zu Stationen des Fremdenverkehrs. Erst recht Grossartiges versprach sich die Baudirektion von der rechtsufrigen Thunerseestrasse zwischen Merligen und Neuhaus, «hoch über dem See, fast überall auf dem äussersten Rande der jäh abstürzenden Felswände». «Diese wildromantische Strecke [...] wird gleich den kühnsten Alpenstrassen einen ganz bedeutenden Anziehungspunkt für Touristen bilden.»

Im Mittelland erleichterte seit 1882 die Schwarzwasserbrücke den Verkehr nach der früheren Herrschaft Grasburg. Eine Strasse von Bern über die Wohleibrücke nach Wohlen und Frieswil sowie seit 1913 die Halenbrücke erschlossen «eine grosse, bei ihrer verhältnismässigen Nähe zur Kantonshauptstadt isoliert gebliebene Gegend» zwischen Aare und Frienisberg. Im Emmental erhielt der Schallenberg eine Fahrstrasse, und auch in den übrigen Landesteilen füllten Ergänzungsbauten Lücken im bisherigen Strassennetz. Das beanspruchte zwar die Staatsfinanzen, bot aber auch Beschäftigung, wie der Baudirektor festhielt: «Niemand wird bestreiten, dass es zweckmässiger und auch humaner ist, einige hunderttausend Franken mehr für Strassenbauten auszugeben, als eine grosse Zahl nothleidender Arbeiterfamilien dem Hunger und Elend preiszugeben, um schliesslich viele davon im Zuchthaus erhalten zu müssen. Je mehr wir für öffentliche Arbeiten ausgeben, desto weniger kosten uns die Strafanstalten und die Armenhäuser»⁴⁶.

Was Bern an Strassen baute, diente fast ganz dem Verkehr mit Pferdefuhrwerken. Automobile gab es 1904 nach offiziellen Angaben erst 64. Davon zählten zwei Drittel als Sportgeräte und nicht als Verkehrsmittel im engeren Sinne des Wortes. Auf der Strasse boten sie Probleme: mit ihrem Erscheinen erschreckten sie Mensch und Tier, wirbelten auf den noch ungeteerten Strassen gewaltige Staubwolken auf und führten zu Unfällen, die im Sommer 1905 in der Schweiz immerhin zwölf Todesopfer forderten.

Für Vorschriften zum Strassenverkehr musste sich der Kanton Bern immer noch auf das Strassenpolizeigesetz von 1834 und sogar auf die «Verordnung über die Polizei des Fahrens» von 1811 stützen. Darin fand sich natürlich kaum eine rechtliche Grundlage für die «Verordnung über den Verkehr mit Motorwagen (Automobiles)»,

die der Regierungsrat am 10. Februar 1900 erliess. Ihre Rechtsgültigkeit wurde denn auch von verschiedenen Gerichten, Behörden und Juristen angezweifelt. Deshalb behalf man sich mit dem Beitritt zum Konkordat über den Motorwagen- und Fahrrad-Verkehr in der Schweiz von 1902, dem sich bereits die meisten Kantone angeschlossen hatten. Es schrieb für Automobile eine Fahrbewilligung vor und begrenzte ihre Höchstgeschwindigkeit ausserorts auf 30 Stundenkilometer, innerorts sogar auf 10, «also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trab». Das liess sich schwer kontrollieren, da den Fahrzeugen ein Geschwindigkeitsmesser fehlte, im Gegensatz etwa zu den damaligen Eisenbahnlokomotiven. Eine Haftpflichtversicherung für den Halter des Automobils war nicht vorgeschrieben.

Längerfristig geregelt wurde die Materie im Kanton Bern erst 1906 durch die Revision des Strassenpolizeigesetzes von 1834. Sie nahm den Inhalt des Konkordats indirekt in die Vorlage auf, so dass die deutliche Zustimmung durch Grossen Rat und Volk auch diesen Vorschriften galt. Bei der Diskussion in Legislative und Öffentlichkeit standen sie freilich im Schatten von Baufragen, etwa des Gebäudeabstands vom Strassenrand. Noch galt das Auto vornehmlich als Mittel, mit dem reiche Protzen, namentlich aus dem Ausland, aus dem Gewohnten ausbrechen und Aufsehen erregen wollten. Immerhin diente es auch bereits öffentlichen Zwecken. So verkehrten in der Umgebung von Pruntrut seit 1902 Automobilkurse anstelle der Post⁴⁷.

Ähnliches galt für das Fahrrad, das schon am Ende des 19. Jahrhunderts Eingang in die Armee gefunden hatte, aber noch viel Ärgernis und nach der Meinung des Regierungsrates «oft ganz bedeutende Belästigung des Publikums» verursachte. Zwar stellten private Velofahrer-Vereine Verhaltensregeln auf, doch blieben sie unverbindlich und wirkten wenig. Am 1. April 1892 erliess dann der Regierungsrat eine «Verordnung über das Fahren mit Velocipedes», die verlangte, dass jedes Velo ausgerüstet sei «mit einer guten Spannvorrichtung und mit einem genügenden Allarmapparat, sowie Nachts mit einer gut leuchtenden Laterne». Andererseits suchte sie den Volkszorn zu zügeln durch das Verbot, «den Velofahrern Hunde

anzuhetzen, Gegenstände in die Speichen des Vehikels zu werfen oder andere gefährdende Hindernisse in den Weg zu legen». Darüber hinaus verlangte dann das Konkordat von 1902 noch ein Kontrollschild für das Fahrzeug und einen Ausweis für den Fahrer⁴⁸.

Mit mehr Gewicht als das Fahrrad kündete das Automobil auf weite Sicht einen Wandel im Verkehr an. In ihm erwuchs der Bahn, die einst selber den Transport von Personen und Waren revolutioniert hatte, ein Konkurrent, dessen Bedeutung und Entwicklungsmöglichkeiten damals noch kaum voll erkannt wurden.

4. DIE FREMDENINDUSTRIE

Der Fremdenverkehr berührte das Bernbiet schon vor dem Aufkommen der Eisenbahnen. Seine grosse Zeit in der Schweiz brach an, als im späten 18. Jahrhundert unter dem Eindruck der Schriften Hallers, Rousseaus und der Romantiker Touristen in die Bergwelt strömten und sich für sie und für ihre Bewohner begeisterten. Das Berner Oberland bot den Besuchern die gewünschte wilde Landschaft mit Gletschern, Felsen, Abgründen, Bergwäldern und Wasserfällen verhältnismässig leicht zugänglich dar, und bald gehörte zu den meisten Schweizer Reisen ein «Oberlandchehr», der gewöhnlich von Thun aus in die Lütchinentäler, das Oberhasli und den Raum von Thuner- und Brienersee führte, zu einer Zeit, wo weder St. Moritz und Zermatt noch andere Orte in Graubünden und im Wallis schon grosse Fremdenstationen geworden waren. Die Reisenden stammten in der Regel aus einer Schicht von Vermöglichen und Gebildeten und fanden ihrer Zahl nach leicht Unterkunft in Pfarrhäusern, Privatwohnungen und einzelnen älteren Gasthäusern. Neue kleinere Hotels und Pensionen entstanden erst gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts, vorwiegend auf dem Bödéli.

Bekannt wurden die Alpen im 19. Jahrhundert zudem durch eine Reihe von Erstbesteigungen. Bereits 1787 hatte der Genfer Horace-Bénédict de Saussure den Gipfel des Montblanc erklommen. Im Berner Oberland folgten dann 1811 die Jungfrau, 1812 das Finsteraarhorn, 1834 das Balmhorn und 1850 die Diablerets. Hinter diesen

Unternehmungen standen einzelne Pioniere, welche die Natur erforschen wollten. Diese wenigen beschäftigten immerhin Führer und Träger und zogen ein weiteres Publikum an. Dieses blieb freilich meist in den Tälern oder begnügte sich mit Ausflügen auf die Grosse und die Kleine Scheidegg oder auf das Faulhorn. Hier entstand 1832 das erste Gipfelgasthaus im Oberland.

Von der Jahrhundertmitte an dominierten dann im Alpinismus Engländer, welche das Bergsteigen als Höchstleistungssport betrieben und den spektakulären Erfolg suchten. Im Berner Oberland erreichten sie als erste unter anderem den Mönch (1857), den Eiger (1858), die Blümlisalp (1860) und das Schreckhorn (1861). Auch sie waren nur wenige. Aber als vermögliche Adlige und Grossbürger nahmen sie nun jeden Sommer wochen- oder gar monatelang Standquartier in einer Gegend und verpflichteten Führer für eine ganze Saison. Ihre Taten und ihr gesellschaftlicher Rang zogen Gäste aus gehobenen Kreisen bis hin zu Fürsten und Königen an. Deshalb wuchsen ungefähr seit 1870 auch in den Bergdörfern selber Gross-hotels aus dem Boden, die oft schlecht in die Landschaft passten. In dieser Zeit verlor das Berner Oberland seinen Vorrang im internationalen Tourismus. Fortan musste es stärker als bisher seine Kundenschaft teilen mit dem Wallis und mit Graubünden, aber auch mit den Alpengebieten Frankreichs und Österreichs.

In Interlaken suchte ein Pionier wie Eduard Ruchi seine Stellung zu behaupten durch Umbauten nach dem Geschmack der Zeit und aufgeschlossen für technische Neuerungen wie die elektrische Beleuchtung. In bescheidenen Verhältnissen 1834 geboren, verwandelte er sein «Victoria» in das erste Grandhotel im Berner Oberland und setzte sich, wie schon sein Gönner und Hotelierkollege Friedrich Seiler, als Grossrat und Nationalrat unermüdlich ein für den Fremdenverkehr in seiner engeren Heimat, wenn auch eher als Hinterbänkler unter den radikalen Parlamentariern.

Auf lange Sicht war wohl eine andere Tat für die touristische Zukunft des Bödelis bedeutsamer: anfangs 1864, als der Begriff Raumplanung noch nicht geläufig war, hatten 46 Anstösser dem Staate Bern die Höhenmatte in Interlaken abgekauft und sich verpflichtet, dieses Grundstück nie zu überbauen. Damit blieb der

für die Gäste so eindrückliche Blick auf die Jungfrau frei und dem Ort ein wichtiges Argument touristischer Werbung bis heute erhalten⁴⁹.

Ungefähr im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erfasste der Fremdenverkehr breitere Kreise als zuvor, und es besuchten nun Massen die Feriengebiete, seit diese mit der Eisenbahn einfacher und bequemer zu erreichen waren als früher. Zudem führten jetzt eigentliche Bergbahnen zu Gipfeln und anderen Aussichtspunkten, in der Schweiz zuerst am Vierwaldstättersee, dann aber gleich auch im Berner Oberland, vor allem am Thuner- und Brienersee und in den Lütchinentälern. Eine erste Standseilbahn wurde hier 1879 bei den Giessbachfällen eröffnet, und in den nächsten rund dreissig Jahren folgten weitere auf den Beatenberg, nach Mürren, auf den Harder und auf den Niesen. Dampfbahnen erschlossen das Briener Rothorn und die Schynige Platte, und von 1890 an drang die elektrische Bahn zuerst nach Grindelwald und Lauterbrunnen vor, dann schrittweise auf die Wengernalp, die Kleine Scheidegg und schliesslich 1912 sogar bis zum Jungfraujoch. Dazu fuhr am Wetterhorn von 1908 bis 1914 die erste Personen-Luftseilbahn der Schweiz.

Etwa zur selben Zeit wurden Standseilbahnen auch im Jura gebaut, von Biel nach Magglingen und nach Leubringen, von St-Imier auf den Mont Soleil und von Ligerz auf den Tessenberg. Sie dienten aber nicht dem Fremdenverkehr internationalen Zuschnitts, sondern lokalem Tourismus, ebenso die Bahnen auf den Gurten und ins Marzili auf dem Gebiet der Stadt Bern.

Der Fremdenverkehr, wie er bisher beschrieben worden ist, spielte sich bis über die Jahrhundertmitte hinaus während einer kurzen Sommersaison von rund drei Monaten ab. Erst später tauchten Wintergäste auf, zuerst im Engadin. Das Berner Oberland musste die Infrastruktur für sie von Grund auf aufbauen, während Orte wie Davos und Arosa, Montana und Leysin auf Einrichtungen greifen konnten, die sie als Höhenkurorte von internationalem Rang zur Heilung der Tuberkulose entwickelt hatten, und die nun nach dem Rückgang dieser Krankheit nicht mehr benötigt wurden. Grindelwald etwa warb für sich mit dem Argument, hier seien die Gesunden unter sich und würden nicht durch das Husten Rekonvaleszenten

gestört oder gar gefährdet. Unterhaltung suchten die Wintergäste beim Schlitteln, Eislaufen oder Curling, während Langläufer auf Skis nur vereinzelt auftauchten und das alpine Skifahren sich überhaupt erst im 20. Jahrhundert verbreitete.

Wieviel Bedeutung dem Tourismus zukam, betonte das «Statistische Jahrbuch für den Kanton Bern» bereits 1872: «Schliesslich müssen wir noch den Gasthofbetrieb des Oberlandes, die sog. Fremdenindustrie, erwähnen. Was unter diesem ziemlich unzarten, aber nicht wohl übersetzbaren und die Praxis sehr getreu ausdrückenden Wort verstanden ist, weiss Jeder, der einmal das Oberland bereist hat. Für das bern. Oberland ist diese 'Industrie' ein Erwerbszweig von erster Wichtigkeit und alle Interessen sind eng mit einer guten 'Saison' verbunden.» Allerdings sammelte weder eine Amtsstelle noch eine Branchenorganisation genau und umfassend Angaben etwa über die Zahl der Logiernächte oder der Beschäftigten. Der Chef des kantonalen statistischen Büros schätzte kurz nach 1900 die Zahl der eigentlichen Fremdenetablisements (ohne blosse Gastwirtschaften) auf etwa 300 mit über 20 000 Fremdenbetten und einem Gesamtwert von rund 117 Millionen Franken sowie mit Bruttoeinnahmen von 25 Millionen Franken im Jahr und schätzungsweise 5000 Angestellten.

Der Staat griff in die Belange des Fremdenverkehrs wenig ein, suchte aber immerhin durch Reglemente für die Bergführer Ungeeignete von diesem Beruf fernzuhalten und mit Vorschriften für die Kutscher Gäste vor übersetzten Forderungen zu schützen.

Doch bot der Fremdenverkehr nicht nur wirtschaftliche Probleme. Ihm wurde etwa vorgeworfen, er «übe einen demoralisierenden Einfluss auf die heimische Bevölkerung aus, indem diese ihren ursprünglich einfachen und guten Sitten entfremdet werde und angesichts des von den Fremden entfalteten Luxus und Wohllebens zu eben solchen, wenn nicht noch schlimmeren Gepflogenheiten hinneige». So dachte allerdings eine Minderheit, die sich erst allmählich zu gemeinsamem Widerstand zusammenfand, während viele andere die genannten Nachteile in Kauf nahmen als Begleiterscheinungen, die beim raschen Fortschreiten von Kultur und Zivilisation unvermeidbar seien⁵⁰.

5. DER KANTON BERN UND DIE ELEKTRIZITÄT

In der Frühzeit ihres Aufschwungs bezog die Industrie die nötige Energie von der Wasserkraft und von der Dampfmaschine. Im späteren 19. Jahrhundert war dann die Elektrizität zwar bekannt, doch diente sie vorerst bloss zum Betrieb von Telegraf und Telefon und zur Beleuchtung. An der Landesausstellung in Zürich 1883 hatten Anlagen bereits Möglichkeiten für Erzeugung, Übertragung und Nutzung der Elektrizität demonstriert, und wenig später entstanden im Jura und im Oberland – ohne Plan oder System in der Landschaft verstreut – kleinere Kraftwerke, die aber nur ihrer nächsten Umgebung dienten.

Grössere Anlagen, die ganze Gegenden mit Energie versorgten, wurden erst gebaut, als der elektrische Strom sich über weite Strecken transportieren liess. Davon zeugte schon in den 1880er Jahren eine Leitung zwischen Bözingen und Biel. Gar über weit mehr als hundert Kilometer führte 1891 eine Ausstellung in Frankfurt am Main die Elektrizität und überzeugte damit ein breites Publikum von neuen Möglichkeiten. Industrierwerke konnten nun die Energie von Flüssen auch weit von deren Läufen entfernt nutzen und waren freier als zuvor in der Wahl ihrer Standorte.

Wer ein Gewässer auf einer bestimmten Strecke nutzen wollte, brauchte dafür eine Konzession des Kantons, die anfänglich kaum an einschränkende Bedingungen geknüpft war. So bewarben sich viele um eine derartige Bewilligung, teils Private, teils Finanzgesellschaften oder Gemeinden, oft gar nicht mit der Absicht, selber ein Werk zu bauen, sondern um mit der Konzession Handel zu treiben und Gewinn zu erzielen.

Schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts wiesen bei der Jura-gewässerkorrektur einzelne Planer darauf hin, dass die Ableitung der Aare in den Bielersee gewaltige Möglichkeiten zur Energieerzeugung öffne. Sie dachten dabei an die Nutzung der mechanischen Wasserkraft. Doch beim Abschluss des Kanalbaus versprach die Umwandlung in Elektrizität noch weit mehr Leistung und Ertrag. Eine Reihe seeländischer Gemeinden bewarben sich im Frühjahr 1891 um die Konzession für den Bau eines Kraftwerks

bei Hagneck und erhielten sie bald zugesprochen. Doch dann hemmten Schwierigkeiten das Vorhaben. Zwar hatten sich die Kanalufer stabilisiert, was erst die Ausführung erlaubte. Aber nun brachten die beteiligten Gemeinden das nötige Geld nicht auf. So mussten sie als zusätzliche Teilhaber Private und namentlich die Motor A. G. gewinnen, eine Tochtergesellschaft der Firma Brown, Boveri & Cie in Baden. Eine Beteiligung des Staates Bern dagegen lehnte der Regierungsrat ausdrücklich ab, unter Hinweis auf andere Aufgaben und Lasten, vorrangig im Verkehrswesen. Trotzdem gelang es, die «Aktiengesellschaft Elektrizitätswerk Hagneck» im Dezember 1898 zu gründen und das Werk zu bauen, das als reines Laufwerk, also ohne Stausee, den Betrieb im Sommer 1900 aufnahm. Aus der Hagneck-Gesellschaft ging später die «Bernische Kraftwerke A. G.» (BKW) hervor, die deshalb 1898 als ihr Gründungsjahr betrachtet.

Treibende Kraft bei dieser Entwicklung war der 1854 in bescheidenen Verhältnissen geborene Seeländer Eduard Will. Er besuchte nur die Primarschule, durchlief dann eine Lehre als Uhrengraveur und eröffnete später ein Geschäft für Eisenwaren in Biel. 1886 wurde er als Freisinniger in den Grossen Rat, 1896 auch in den Nationalrat gewählt. Im Grossen Rat zog er 1899 in die Staatswirtschaftskommission ein, welche die Geschäfte der Legislative vorberiet, und wurde 1902 ihr Präsident. Dazu stieg er in der Armee auf bis zum Rang eines Oberstkorpskommandanten. Das ergab ein Geflecht von Beziehungen und Einflussmöglichkeiten, das Will bei seinen Kraftwerkplänen zugute kam. Auch wenn es ihm nicht immer gelang, Gemeinden und Kantonsbehörden zu überzeugen, verfocht Will doch unentwegt die Auffassung, die Versorgung mit elektrischer Energie sei eine Aufgabe der Öffentlichkeit und nicht von Privaten. In dieser Hinsicht war er dem um gut eine Generation älteren Jakob Stämpfli verwandt, der analoge Anschauungen über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vertreten hatte.

Es verstand sich fast von selbst, dass Will den Posten eines Direktors der Hagneck-Gesellschaft mit Sitz in Biel übernahm. Für diese Aufgabe war er nicht durch eine besondere Ausbildung vorbereitet. Dafür brachte er Tatkraft und Beharrlichkeit mit und ein

Fachwissen, das er noch in späten Jahren als Autodidakt und Self-mademan erworben hatte⁵¹.

Das Verteilnetz des Werkes Hagneck war für damalige Begriffe gross, umfasste aber doch nur das Seeland und benachbarte Gebiete. Deshalb rückten bald mehrere Werke zusammen, und Hagneck vereinigte sich mit dem Kander-Kraftwerk, das die Motor A. G. von 1896 bis 1899 in Spiez gebaut hatte. Es diente namentlich der Versorgung des Oberlands und von Teilen des Emmentals sowie der Stadt Bern, doch verzichtete diese darauf, die Anlage zu erwerben, und errichtete lieber ein eigenes Werk in der Felsenau bei Bern. So entstand 1903 als neue Gesellschaft die «Vereinigten Kander- und Hagneckwerke A. G.» (VKHB) mit Sitz in Bern, wiederum mit Eduard Will als Direktor. Die Berner Kantonalbank, in deren Bankrat Will ebenfalls sass, übernahm das Aktienkapital zuerst zu zwei Dritteln und wenig später ganz. Damit schieden die Vertreter der Motor A. G. und ihrer Mutterfirma Brown/Boveri aus dem Verwaltungsrat aus. 1909 benannte sich dann die VKHB um in «Bernische Kraftwerke A. G.». Die Übernahme der Aktien durch die Kantonalbank statt durch den Staat Bern selber erlaubte es, eine Volksabstimmung über das Geschäft zu umgehen, die sonst des obligatorischen Finanzreferendums wegen nötig gewesen wäre.

Damit besass der Staat Bern «indirekt ein Kraftwerk», wie Finanzdirektor Kunz 1905 vor dem Grossen Rat erläuterte. Vollzog der Kanton damit eine Wende gegenüber den Anfängen, in denen er die Beteiligung des Staates an Kosten und Risiken des Baus und Betriebs von Kraftwerken noch abgelehnt hatte? Finanzdirektor Kunz fasste das jetzige Credo des Regierungsrates zusammen: «Wir halten dafür, dass der Staat sich nicht dafür eigne, grosse Industrien selber zu betreiben, sondern dass es besser ist, wenn es der Privatinitiative überlassen wird, derartige Unternehmen zu gründen und zu entwickeln. Dagegen ist die Aufgabe des Staates, da wo sich mit diesen Unternehmungen grosse wirtschaftliche Interessen verknüpfen, dafür zu sorgen, dass er seinen Einfluss in einer Weise geltend machen kann, wie das Wohl der Öffentlichkeit es erfordert.» Für die Gründung einer Aktiengesellschaft eigne der Staat sich nicht. Er solle sich aber den Unternehmungen der Wirtschaft auch nicht einfach auslie-

fern. Das gelinge am besten, wenn man ein Werk nicht eigentlich verstaatliche, es also nicht in die staatliche Verwaltung eingliedere und es nicht direkt den politischen Behörden unterstelle. Vielmehr solle der Kanton seinen Einfluss ausüben, indem er sich die Aktienmehrheit sichere und den Verwaltungsrat entsprechend bestelle.

Solche Aktiengesellschaften mit namhafter, meist mehrheitlicher Staatsbeteiligung bezeichnete man als «gemischtwirtschaftliche Unternehmungen», an denen sich verschiedenartige Rechtssubjekte beteiligen konnten wie der Kanton, Gemeinden – zum Beispiel Städte – und Private. Sie waren nach Meinung der Regierung beweglicher und anpassungsfähiger als reine Staatsbetriebe.

Mit der «Bernischen Kraftwerke A. G.» entstand das erste gemischtwirtschaftliche Unternehmen im Kanton und in der ganzen Schweiz. Bern hat, anders als andere Kantone, im Elektrizitätsbereich diese Unternehmungsform immer wieder vorgezogen und sie später auch für die Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn gewählt. Damit übertrug der Staat allerdings einen wichtigen Teil seines Einflusses in der Energiepolitik auf Instanzen, die nicht seinem Weisungsrecht unterstanden. Zudem konnte er sich in Interessenkonflikte verstricken, etwa wenn er über Gesuche für Kraftwerkkonzessionen entschied, welche die BKW eingereicht hatten und damit im Grunde er selber.

Dass dem Staat Bern Energiefragen nicht besonders nahelagen, zeigt sich auch darin, dass er sich erst 1907 ein «Gesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte» gab. Vorher hatte er abgewartet, ob nicht der Bund für diesen Bereich Vorschriften erlasse. Das Gesetz wurde vor dem Grossen Rat durch den Finanzdirektor vertreten und wies den Entscheid über Konzessionsgesuche dem Regierungsrat zu. Die Abgaben der Kraftwerke flossen in erster Linie dem Kanton zu und nicht den Gemeinden. Die Vorlage fand im Grossen Rat kaum Widerstand und wurde am 26. Mai 1907 auch vom Volk bei einer Beteiligung von bloss 22 % mit 21 900 Ja gegen 7200 Nein angenommen. Immerhin verwarfen die Bezirke Moutier und Pruntrut sowie das Oberhasli, also Regionen, wo die Wasserkraft bereits öfters genutzt wurde oder wo man ahnte, welchen Reichtum die Natur für die engere Heimat noch barg⁵².

Weitere Werke erstellten die BKW in Kandersteg/Kandergrund zwischen 1907 und 1910 und in Kallnach im Seeland zwischen 1910 und 1913. Zum Teil geschah das im Hinblick auf den künftigen Strombedarf der entstehenden Lötschbergbahn, zum Teil aber auch, um Konkurrenzunternehmen zuvorzukommen und um das Personal für Projektierung und Bau der Anlagen ohne grössere zeitliche Lücken zu beschäftigen. Vom Absatz her hätte sich ein derart schneller Ausbau nicht aufgedrängt. Der Verbrauch der Elektrizität blieb anfänglich eher bescheiden und schöpfte die Produktion nicht immer aus. Die Wende brachte dann der Erste Weltkrieg mit dem Mangel an Kohle. Für sie blieb man von Einfuhren aus dem Ausland abhängig, während die Wasserkraft in der Schweiz selber genutzt werden konnte.

Zwar waren die BKW die bedeutendsten Stromproduzenten im Kanton, aber der Staat Bern als ihr faktischer Besitzer verfügte nicht etwa über ein Monopol. Denn es existierten auch grössere Werke, die in den Händen Privater oder einer Gruppe von Gemeinden lagen.

Das im ganzen Kanton erste Überlandwerk entstand in La Goule am Doubs auf eine Initiative von Jurassiern hin. Es gab seit 1895 Strom ab, zum guten Teil an das benachbarte Frankreich, und gehörte einer Finanzgesellschaft, an der die Maschinenfabrik Oerlikon beteiligt war.

Werke, die nicht den BKW unterstanden, fanden sich auch im Oberaargau. Für eine Anlage bei Wynau hatte 1891 Jakob Robert Müller-Landsmann eine Konzession erhalten. Er kaufte und verkaufte solche Bewilligungen, was damals nichts Ungewöhnliches war. Müller-Landsmann war ungefähr gleich alt wie Eduard Will und stammte ebenfalls aus bescheidenen Verhältnissen. Er liess sich am Seminar in Münchenbuchsee zum Lehrer ausbilden, hielt aber nicht lange Schule, sondern betrieb eine kleine Fabrik und Handel mit Textilien und Lebensmitteln. Müller-Landsmann veräusserte seine Konzession an die Berliner Firma Siemens & Halske, die das Werk von 1894 bis 1896 erstellte. Es ging vorerst an eine Gesellschaft mit finanziellem Schwergewicht in Basel und Berlin. 1903 wurde es dann durch 27 Gemeinden des Oberaargaus gemeinsam erwor-

ben. Von da an war das Werk Wynau also ebenfalls in öffentlicher Hand, aber unabhängig von den BKW. Der Staat Bern und die Kantonalbank beteiligten sich nicht daran, obwohl Gelegenheit dazu bestanden hätte.

Für ein Kraftwerk in der Gegend von Wangen an der Aare bestanden mehrere Projekte. Die Konzession erhielten nach allerlei Wirren sieben Oberaargauer Gemeinden. Sie gaben die Bewilligung an eine deutsche Gesellschaft weiter, die von 1899 bis 1904 ein Kraftwerk bei Bannwil erstellte. Die verhältnismässig lange Bauzeit zeugt von mancherlei technischen Schwierigkeiten und Zwischenfällen, die auch hohe Baukosten verursachten. Der finanzielle Ertrag war fürs erste eher gering, so dass das Werk schliesslich 1916 von den BKW übernommen wurde und fortan nicht mehr von der Region Oberaargau aus geleitet wurde.

Auch die Stadt Bern führte zwei eigene Werke. Jenes in der Matte nahm den Betrieb just auf die Jubiläumsfeierlichkeiten von 1891 hin auf, jenes in der Felsenau 1910. Beide entstanden an Orten, wo die Aare schon vorher zum Gewinn mechanischer Wasserkraft für Industrieanlagen genutzt worden war.

Wie beim Eisenbahnbau gab es im Kanton Bern auch in der Frühphase der Elektrizitätswirtschaft allerhand Wildwuchs, ungehemmten Konkurrenzkampf und starken Einfluss von ausländischem Kapital, der zu gefährlicher Abhängigkeit führen konnte. Noch war am Vorabend des Ersten Weltkrieges nicht klar, ob der Staat Bern auf dem Weg über die BKW, ob Gemeinden oder Private auf die Länge den Ton angeben würden. Auch die wichtigsten Entwicklungsschritte – etwa bei Mühleberg und im Oberhasli – standen erst noch bevor⁵³.

In den Anfängen des 20. Jahrhunderts wurden in der Schweiz mehr Elektrizitätswerke gebaut, als es dem Bedarf entsprach, und die Ersteller-Gesellschaften kämpften untereinander um den Absatz der Produktion. Die Nachfrage stieg dann aber während des Ersten Weltkrieges, der die Zufuhr anderer Energien behinderte. Deshalb wurden nun bisher zurückgestellte oder erst skizzierte Projekte ernsthafter angepackt. Fast von selber kamen sich dabei verschiedene

Vorhaben in die Quere und führten zu Streitigkeiten vor Konzessionsbehörden und Gerichten.

Das galt besonders für die Nutzung des Aarelaufes zwischen der Neubrücke und Mühleberg in der Nähe der Stadt Bern. Diese hatte für einen Teil der Strecke seinerzeit eine Bewilligung erhalten, sie aber nicht ausgenützt und auf ein Verlängerungsgesuch vom Regierungsrat noch keine Antwort erhalten. Gleichzeitig planten jedoch auch die BKW eine Anlage etwas weiter flussabwärts, oberhalb der Saanemündung.

Eine erste Runde im Streit zwischen der Stadt und den BKW wurde – ohne dass das Stichwort «Mühleberg» fiel – vor dem Grossen Rat ausgetragen, wo der Sozialdemokrat Gustav Müller, Gemeinderat der Stadt Bern, 1915 in einer Motion die Verstaatlichung der BKW verlangte, damit aber nicht durchdrang.

Schliesslich erhielten die BKW die umstrittene Konzession mit der Begründung, ihr Projekt sei technisch ausgereifter und verspreche den grösseren Ertrag an Energie. Es sah nicht mehr ein reines Laufwerk vor wie in Hagneck oder Kallnach, sondern ein Wehr bei Mühleberg, das bis zurück zur Neubrücke einen See aufstaute, der Wasserreserven bot und es erlaubte, die Produktion besser auf die Spitzenzeiten des Bedarfs auszurichten. Eigentliche grosse Speicherwerke entstanden allerdings erst später im Oberhasli, doch arbeiteten die BKW bereits damals an frühen Plänen dafür.

In Mühleberg begannen die Arbeiten 1917. Sie bescherten den BKW viel Ungemach. Unstimmigkeiten mit den Gewerkschaften führten zu Streiks, die Teuerung bei Baumaterial und Löhnen hob die Baukosten schliesslich auf mehr als das Doppelte des Vorgesehenen. Bis das Werk 1921 seinen Betrieb voll aufnehmen konnte, war auch die kriegsbedingte Nachfrage nach Strom zurückgegangen, und die Hoffnung auf Lieferungen für Bahnen, welche auf elektrischen Betrieb umgestellt würden, erfüllte sich nicht. So gerieten die Finanzen der BKW in einen Engpass, der sich beheben liess, indem der Staat einen Teil der Aktien übernahm. Das war bei der damaligen Geldknappheit des Kantons nur möglich durch die Aufnahme von Staatsanleihen, die das Volk 1919 und 1921 in Abstimmungen guthiess, das erste Mal mit 53 000 gegen 20 000, das

zweite Mal mit 25 000 gegen 16 000 Stimmen. Widerstand regte sich 1919 bloss im Nordjura, 1921 in Teilen des Nordjuras und in Randregionen wie den Amtsbezirken Signau, Trachselwald und Thun. An sich betraf die Zustimmung nur die Aufnahme der Anleihen, doch legte der Regierungsrat sie fortan aus als Billigung der Kantonsbeteiligung an den BKW durch die Stimmbürgerschaft.

Volksentscheide waren für die BKW und die Kantonsexekutive, die hinter ihnen stand, kaum mehr zu gewinnen gegen den Widerstand der Stadt Bern und der Sozialdemokraten, besonders seit der Freisinn am Kriegsende seine dominierende Rolle im Kanton an die Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei verloren hatte. Sie war Kapital- und Industrieinflüssen gegenüber kritischer eingestellt als die alte Führungsschicht, zu der auch Eduard Will gehörte, welcher gleichsam als Verkörperung der BKW galt. Diese fanden sich zu Zugeständnissen bereit und gewährten den Sozialdemokraten im Verwaltungsrat vorerst einen einzelnen Sitz und später eine grössere Vertretung, wie es ihrer politischen Stärke im Kanton entsprach. Umgekehrt begnügten sich die Sozialdemokraten vorderhand mit diesem Erfolg, da es aussichtslos schien, die ursprünglich geforderte eigentliche Verstaatlichung durchzusetzen. Robert Grimm, der im Gemeinderat auf den verstorbenen Gustav Müller gefolgt war und dort die Energieversorgung der Stadt Bern lenkte, zog so in den Verwaltungsrat der BKW ein und gewann damit neue Möglichkeiten, um Einfluss auszuüben. Dabei spannten in der Elektrizitätspolitik bürgerliche und sozialdemokratische Berner Gemeinderäte gewöhnlich zusammen, wenn es galt, gemeinsam die Interessen der Stadt Bern gegen jene der BKW zu verteidigen⁵⁴.

Schon während den Debatten um die Nachfinanzierung von Mühleberg planten die BKW ein weit grösseres Unterfangen, nämlich die Nutzung der Wasserkraft im Quellgebiet der Aare an der Grimsel. Sie besaßen hier eine alte Konzession von 1906, aus einer Zeit also, als die Gesellschaft noch «Vereinigte Kander- und Hagneck-Werke» geheissen hatte. Projekte auf dieser Grundlage bedurften mehrfacher Überarbeitung. In ihrer letzten Form gingen die Pläne auf Oberingenieur Arnold Kaech zurück. Ihre Verwirklichung im Alleingang hätte die Kräfte der BKW überstiegen. So kam

es zur Gründung einer Tochtergesellschaft, der «Kraftwerke Oberhasli AG» (KWO), von deren Kapital der Kanton Aktien im Nominalwert von 12 Millionen Franken übernahm. Auch diesmal stimmte das Volk den nötigen Staatsanleihen deutlich zu.

Für die KWO suchten die BKW die Beteiligung weiterer Partner und fanden nach längeren Verhandlungen Gehör bei der Stadt Basel und etwas später auch bei der Stadt Bern. So ruhten Last und Risiko der Finanzierung auf einer breiteren Grundlage und war zudem der Absatz des gewonnenen Stroms besser gesichert. Aber die neuen Teilhaber genossen ein Mitspracherecht und schränkten damit die Herrschaft über die bernische Strompolitik ein, welche die BKW bisher fast allein ausgeübt hatten. Erweiterungen der Kontrolle durch staatliche Instanzen wiesen in die gleiche Richtung und betonten etwas stärker als bisher die «gemeinwirtschaftliche» statt die «privatunternehmerische» Seite der BKW. Damit war im Bereich der Energiewirtschaft eine Annäherung von Sozialdemokraten und Bürgerlichen angebahnt, wie sie für andere Belange im Kanton Bern erst während den späteren 1930er Jahren augenfällig wurde.

Es mochte zeichenhaft wirken, dass Eduard Will den Bau der Werke im Oberhasli noch selber an die Hand nahm. Aber seines autoritären und gelegentlich eigensinnigen Wesens wegen rückten auch Kreise von ihm ab, die ihm in Politik und Wirtschaft nahestanden hatten. So musste er 1926 die Leitung der BKW abgeben, und er starb im Jahr darauf im Alter von 73 Jahren bei einer Baustellenbegehung.

Als erstes wurde 1925 bis 1932 das Kraftwerk Handeck I gebaut, welches mit einer Produktion von über 300 Millionen Kilowattstunden im Jahr und Baukosten von rund 80 Millionen Franken die bisherigen Anlagen der BKW in den Schatten stellte und von den neuen Dimensionen zeugte, in denen namentlich während und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg weitere Werke entstanden, die das Bild der Hasli-Landschaft und die Stromversorgung des Kantons Bern prägten⁵⁵.