

**Zeitschrift:** Die Berner Woche

**Band:** 35 (1945)

**Heft:** 29

**Artikel:** Fusion und Elektrifikation der Vereinigten Huttwil-Bahnen

**Autor:** Fankhauser, A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-647574>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

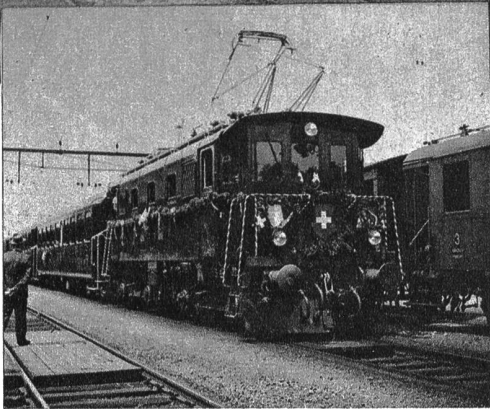
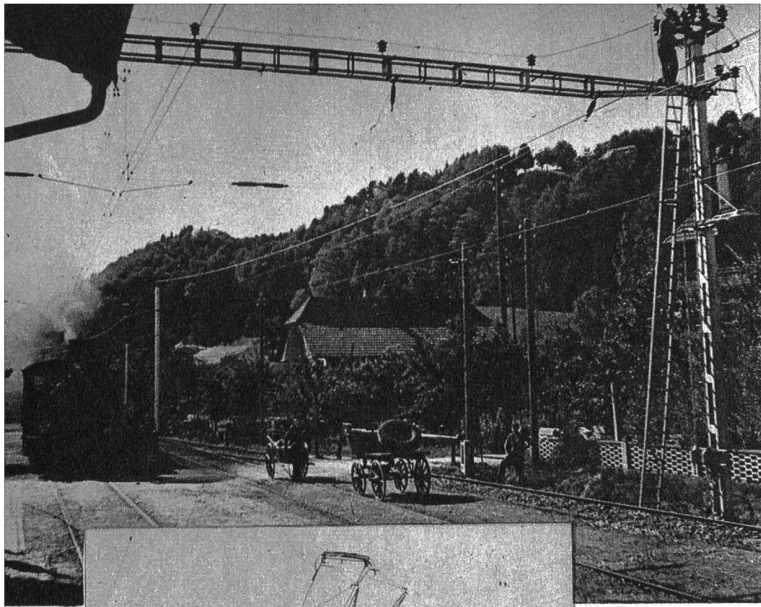
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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



Der festlich ges mückte Einweihungszug

### Einleitung

Nirgends treten die Fortschritte der Technik wohl augenfälliger zutage, als im Verkehrswesen. 1844 wurde in unserem Lande mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen. Heute, nach einem Jahrhundert grösster Umwälzungen, durchzieht ein ausgedehntes Netz von Eisenbahnen das ganze Land. Seit Jahrzehnten beleben Automobile die Strassen und mit grösster Sicherheit werden heute weite Reisen von einem Kontinent zum andern im Luftfahrzeug unternommen.

Die Langenthal-Huttwil-Bahn, die sich heute eine neue Traktion gibt, wurde 1889 eröffnet. Damals wusste man noch nichts von der elektrischen Zugförderung. Erst 10 Jahre später wurde die Burgdorf-Thun-Bahn als erste elektrische Vollbahn, ausgerüstet mit dem Dreiphasenwechselstrom-System, 750 Volt, dem Betriebe übergeben. Es galt damals als ein grosses Wagnis, die Reisenden den Gefahren des elektrischen Stromes auszusetzen. Die Kinderkrankheiten, welche die Burgdorf-Thun-Bahn durchzumachen hatte und die Erfahrungen, die dabei gesammelt werden konnten, führten schon 14 Jahre später dazu, unser grösstes bernisches Bahnunternehmen, die Lötschberg-Bahn, mit dem Einphasenstrom-System 15 000 Volt, 16% Perioden auszurüsten, das dann später auch für die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen und aller andern Normalbahnen übernommen wurde. Die grosse Not, die durch den ersten Weltkrieg auch in unserem Lande heraufbeschworen wurde und eine Zerrüttung und Umgestaltung des wirtschaftlichen Lebens zur Folge hatte, gab Veranlassung, an die Nutzbarmachung der vielen Naturkräfte unseres Landes heranzutreten, Elektrizitätswerke zu bauen und die Dampflokomotiven weitgehend durch den Elektromotor zu ersetzen.

Als im Jahr 1939 der zweite Weltkrieg begann, waren 80% der 5800 km umfassenden Eisenbahnen in der Schweiz mit der elektrischen Traktion ausgerüstet und damit hinsichtlich des Treibstoffes vom Ausland unabhängig, was sich für die Durchhaltung unserer ganzen Wirtschaft während des langen Krieges nicht nur wertvoll, sondern geradezu als ausschlaggebend erwiesen hat.

Der Erfolgegeist der Technik, der nach dem letzten Weltkrieg das Automobil auf den Markt brachte, versetzte den Eisenbahnen, die jahrzehntelang im Transportwesen, wenn auch nicht rechtlich, so doch faktisch eine Monopolstellung einnahmen, einen schweren Schlag, indem ihnen durch das neue beweglichere, aber in seiner Kapazität beschränkte Transportmittel ein grosser Teil des Verkehrs streitig gemacht wurde.

Links: Die Elektrifikation bedeutete eine grosse Umstellung, die intensivste Arbeit verlangte. Unser Bild zeigt die Arbeiten der Elektrifikation, während die alte Dampflokomotive noch täglich die Strecke befährt

Die in den dreissiger Jahren einsetzende Weltwirtschaftskrise, die für unser Land, trotz der im Herbst 1936 vorgenommenen Frankenabwertung, keine anhaltende Besserung brachte, war ein weiterer Grund dafür, dass alle unsere Bahnen, ob elektrisch oder mit Dampf betrieben, nach und nach wirtschaftlich in eine Situation hineingerieten, die es notwendig machte, dass sich der Bund der Sache annahm, wenn man nicht infolge ungenügendem Unterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials die Betriebssicherheit dieser dem öffentlichen Verkehr dienenden Transportanstalten aufs Spiel setzen wollte.

### Bundeshilfe

So wurde vorab für die Sanierung der Privatbahnen das Bundesgesetz vom 6. April 1939 geschaffen, womit dem Bundesrat ein Kredit von 125 Millionen Franken für die technische und finanzielle Sanierung dieser Bahnen, soweit sie einem militärischen oder volkswirtschaftlichen Interesse des Landes, zur Verfügung gestellt wurden.

## Fusion und Elektrifikation der Vereinigten Huttwil-Bahnen

Von A. Fankhauser, Direktionssekretär der EBT/VHB

Auch die Verwaltungsbehörden der Langenthal-Huttwil-Bahn befassten sich wiederholt mit der Modernisierung ihres Betriebes, d. h. mit der Frage der Einführung der elektrischen Traktion. Die ersten bezüglichen Bestrebungen gehen auf das Jahr 1919 zurück. Von allem Anfang an war man sich aber im Verwaltungsrat und namentlich in der Kantonsregierung, aber auch in den Gemeinden klar darüber, dass eine Umstellung auf den elektrischen Betrieb für die Langenthal-Huttwil-Bahn allein nicht in Frage kommen und dieses Problem nur in Verbindung mit den beiden mitbetriebenen Linien, der Huttwil-Wolhusen-Bahn und der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn gelöst werden könne. Leider führten die verschiedenen Anstrengungen nie zu einem Resultat und scheiterten jeweilen am koordinierten Willen und insbesondere an der Finanzierungsmöglichkeit. Erst das vorerwähnte Hilfeleistungsgesetz des Bundes vom 6. April 1939 hat dann die nötigen Grundlagen für eine ausreichende Finanzierung der Elektrifikation geschaffen. Schon kurz nach der Inkraftsetzung dieses Gesetzes wurde dem Bundesrat ein entsprechendes Hilfeleistungsgesuch unterbreitet, und es haben sich die vorberatenden Instanzen, d. h. das Eidg. Amt für Verkehr sowie die eidg. Expertenkommission der Sache angenommen und dabei eine Betriebsgemeinschaft mit der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn in Erwägung gezogen. Die EBT wurde anfangs 1943 beauftragt, einen Bericht über eine solche Betriebsgemeinschaft abzugeben.

Auf den Antrag des Eidg. Amtes für Verkehr und der eidg. Expertenkommission hat dann der Bundesrat am 19. Juli 1943 beschlossen, den drei Bahnen für die finanzielle Wiederaufrichtung und technische Erneuerung einen Beitrag von 4 Millionen Franken zur Verfügung zu stellen. Gestützt auf den von der EBT im Juni 1943 abgegebenen Bericht wurde u. a. auch festgelegt, dass nur eine Umstellung vom Dampfbetrieb auf die elektrische Traktion in Frage komme.

### Betriebsgemeinschaft und Fusion

An die Gewährung der Bundeshilfe wurde u. a. die Bedingung geknüpft, dass die 3 Bahnen mit der EBT eine Betriebsgemeinschaft einzugehen und unter sich eine Fusion vorzunehmen haben.

Die erste dieser Bedingungen wurde durch den Abschluss des von allen drei Generalversammlungen der Aktionäre der LHB, HWB und RSHB im Herbst 1943 genehmigten Betriebsvertrages, der am 1. Januar 1944 in Kraft getreten ist, erfüllt. Provisorisch ging die Betriebsleitung bereits auf den 1. Oktober

1943 an die EBT über. Es war eine der grössten Sorgen der neuen Betriebsleitung, so rasch als möglich auch die zweite der vom Bundesrat an die Gewährung der Privathilfe geknüpften Bedingungen, d. h. die Fusion der 3 Bahnen in die Wege zu leiten. Zu diesem Zwecke wurden eingehende Untersuchungen über den finanziellen und rechtlichen Zusammenschluss der 3 Bahnen angestellt. Die grosse Verschiedenartigkeit in finanzieller Beziehung bot Schwierigkeiten, welche nicht leicht zu überwinden waren, insbesondere wegen der RSHB, die auf Betriebszuschüsse seitens des Bundes, des Kantons und der Gemeinden angewiesen war. Auch spielten Rücksichten auf die Minderheiten sowie die Preisgabe der Selbständigkeit eine Rolle. Die Bewertung der Aktien der 3 Gesellschaften war deshalb sehr schwierig und es bedurfte des guten Willens aller Beteiligten und der Erkenntnis, dass ohne Fusion keine Sanierung der Verhältnisse erreichbar war. Die allseitig in loyaler Weise gepflogenen Verhandlungen führten schliesslich doch zum Erfolg, so dass am 31. August 1944 der von den Direktionen vorbereitete und von den Verwaltungsbehörden genehmigte Fusionsvertrag abgeschlossen werden konnte.

Dieser Fusionsvertrag wurde dann in den Generalversammlungen der LHB mit 1523 gegen 30 Stimmen und der HWB und RSHB einstimmig mit 3070, bzw. 4841 Stimmen genehmigt.

Der Uebernahmepreis wurde festgesetzt für die LHB auf Fr. 1 251 000.—, wobei jede Aktie à Fr. 500.— in zwei neue Stammaktien der VHB à Fr. 250.— umgetauscht wurde;

für die HWB auf Fr. 918 500.—, wobei für jede Aktie à Fr. 500.— eine neue Stammaktie der VHB à Fr. 250.— abgegeben wurde und

für die RSHB auf Fr. 284 250.—, wobei für je fünf Stück Prioritäts- und Stammaktien à Fr. 225.— eine neue Stammaktie der VHB à Fr. 250.— abgegeben wurde.

Am 21. Dezember 1944 waren alle formellen Vorbereitungen soweit gefördert, dass die konstituierende Generalversammlung des fusionierten Unternehmens, d. h. der «Vereinigten Huttwil-Bahnen» im Gasthof «Mohren» in Huttwil stattfinden konnte, an welcher die neuen Gesellschaftsstatuten genehmigt und ein Verwaltungsrat, bestehend aus 28 Mitgliedern, mit Herrn Emil Minder, Kaufmann in Huttwil, als Präsident, und Dr. Sales Hecht, Amtsstatthalter in Willisau, als Vizepräsident gewählt wurde.

Inzwischen waren auch die notwendigen Vorarbeiten für die Elektrifikation und deren Finanzierung getroffen worden, so dass die Generalversammlung auch hievon Kenntnis nehmen und in einer anschliessenden ausserordentlichen Versammlung das Aktienkapital um den in Prioritätsaktien neu gezeichneten Betrag von Fr. 4 860 000.— erhöhen konnte.

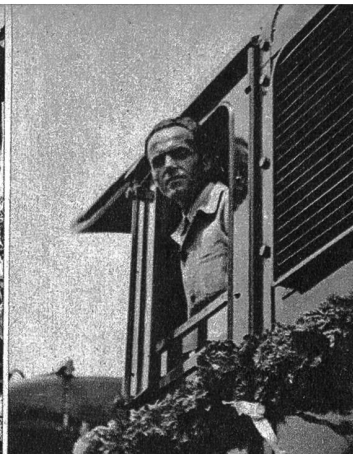
### Elektrifikation

Die Kosten für die Elektrifikation und technische Erneuerung des fusionierten Unternehmens stellen sich auf 12,3 Millionen Franken. Die Durchführung dieser Arbeiten ist in 2 Etappen vorgesehen. Für die erste Etappe, welche die Elektrifikation und die notwendigsten Geleiseumbauarbeiten in sich schliesst, werden 9,5 Millionen Franken benötigt, die wie folgt aufgebracht worden sind:

1. Leistung des Bundes gemäss dem Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1919 und zwar 2,7 Millionen à fonds perdu und 1,3 Millionen in Form von Prioritätsaktien.	Fr. 4 000 000.—
2. Darlehen des Bundes gemäss dem Elektrifikationsgesetz vom 2. Oktober 1919	Fr. 2 000 000.—
<b>Zusammen Leistung des Bundes</b>	<b>Fr. 6 000 000.—</b>
3. Den Rest von 3,5 Millionen Franken haben die Kantone und Gemeinden entsprechend der kilometrischen Länge, und zwar	
Kanton Bern 46,418 km = 69,2 %, d. h.	Fr. 2 422 000.—
Kanton Luzern 20,679 km = 30,8 %, d. h.	Fr. 1 078 000.—
wie folgt aufgebracht:	
a) Staat Bern, Beteiligung in Prioritätsaktien gemäss Art. 18 des Gesetzes, betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 21. März 1920 = 20 % der Umwandlungskosten der auf bernischem Gebiet liegenden Strecke von Fr. 6 574 000.—	Fr. 1 314 500.—
b) Bernische Gemeinden	Fr. 1 107 500.—
<b>Uebertrag</b>	<b>Fr. 2 422 000.—</b>



Zaungäste bewundern den Festzug



Der Lokomotivführer, der den ersten elektrisch betriebenen Zug führte

	Uebertrag	Fr. 2 422 000.—
c) Staat Luzern, gemäss Dekret vom 28. November 1944 = 60 % von Fr. 1 078 000.—		Fr. 647 000.—
d) Luzernische Gemeinden = 40 % von Fr. 1 078 000.—		Fr. 431 000.—
e) Von den bernischen Gemeinden wurde ein Mehrbetrag gezeichnet von		Fr. 9 000.—
f) Die EBT hat sich beteiligt mit		Fr. 51 000.—
	<b>total</b>	<b>Fr. 3 560 000.—</b>

Den Gemeinden wurde es überlassen, ihre Beteiligung ganz oder teilweise an Private zu übertragen. Mit Genugtuung darf festgehalten werden, dass dies in grossem Umfange möglich war und die ganze Landesgegend durch ihre Opferbereitschaft ihr Interesse am Zustandekommen der Elektrifikation bekundete.

Die Vorarbeiten für die Elektrifikation wurden so gefördert, dass Mitte Februar 1945, nach Eintritt von Tauwetter, mit dem Bau begonnen werden konnte. Trotz allseits gutem Willen, das Werk nach besten Kräften zu fördern, traten aber, bedingt durch die infolge des Krieges eingetretene Materialknappheit (Zement, Eisen, Kupfer, Kabel), immer wieder Schwierigkeiten auf, so dass die Fertigstellung des ersten Teilstückes Langenthal-Huttwil gegenüber dem aufgestellten Programm eine Verzögerung von einigen Wochen erlitt und auf den heutigen Tag nur mit den grössten Anstrengungen möglich war.

Leider stehen am heutigen Tage der Aufnahme des elektrischen Betriebes noch keine eigenen Triebfahrzeuge zur Verfügung, indem unter den gegenwärtigen Verhältnissen von den Erstellern ausserordentlich lange Lieferfristen von ca. 1½ Jahren festgesetzt werden mussten. Vorläufig muss man sich mit der Miete einiger Triebfahrzeuge der EBT und BLS behelfen.

### Ausblick

Wenn dann im nächsten Frühjahr der neue Fahrplan in Kraft tritt, werden voraussichtlich alle Linien der VHB mit der neuen, modernen Traktion ausgerüstet sein. Die Unabhängigkeit vom ausländischen Treibstoff und eine erhebliche Kürzung der Fahrzeiten werden eine wesentliche Verbesserung des Fahrplanes gestatten, sobald die neuen Triebfahrzeuge alle zur Verfügung stehen. Nach Möglichkeit sollen direkte Zugkompositionen eingeführt werden, um das Umsteigen auf den Uebergangsstationen wenigstens teilweise auszuschalten. Der Auspuff der Dampflokomotiven wird die Reisenden nicht mehr belästigen. Ein Stück alter Eisenbahnpoesie geht damit allerdings dahin. Dagegen wird ein sauberer, beschleunigter und dichter Zugverkehr Platz greifen, der auf all den vielen Uebergangspunkten neue Anschlüsse vermitteln und das Reisen erleichtern wird. Damit wird das ganze Verkehrsgebiet noch besser erschlossen. Handel, Gewerbe und Industrie werden neu befruchtet. All die bestbewährten Landgasthöfe des ganzen Verkehrsgebietes werden es sich nach wie vor angelegen sein lassen, ihre Gäste in der alt und gut bewährten Weise zu bedienen, so dass die Ausflüge in das Tal der Langeten, des Luzerner Hinterlandes und des Napfgebietes wieder zu den schönsten Sonntagsvergnügen gehören werden.

Fester Wille und zähe Ausdauer, verbunden mit dem grossen Opfersinn der Landesgegend haben diese neuzeitliche Verbesserung vollbracht. Dafür gebührt allen der wärmste Dank. Die Bahn gehört der Landesgegend, dem Volk. Durch ihre technische Neugestaltung wird sie in die Lage versetzt, den Wünschen ihrer Kundschaft bestmöglichst zu dienen. Sie ist hiezu bereit. Dabei muss sie aber auf die Treue ihrer Kundschaft zählen dürfen, sollen die grossen Opfer nicht vergebens sein.