

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 13 (1946)

Artikel: Elektrifikation und Fusion der Emmentalbahnen und Burgdorf-Thun-Bahn
Autor: Fankhauser, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1076302>

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: 16.01.2026

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

Elektrifikation und Fusion

der Emmenthalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn

A. Fankhauser, Direktionssekretär der EBT

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 allgemeine Entwicklung des Bahnbaues setzte in unserem Lande erst nach der Schaffung der Bundesverfassung von 1848 ein, nachdem zur Ordnung der Rechtsverhältnisse im Jahr 1852 das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen erlassen worden war. Die Erstellung der Eisenbahnen wurde der Privatinitiative überlassen, weil der junge und damals finanziell noch schwache Bund der großen Aufgabe nicht gewachsen erschien. Es entstanden in unserer Gegend nach und nach die Linien der Schweizerischen Zentralbahn von Olten über Burgdorf nach Bern und von Herzogenbuchsee über Solothurn nach Biel, mit Eröffnung im Jahr 1857 und der bernischen Staatsbahn von Bern (Gümligen) nach Langnau und später weiter nach Luzern, mit Eröffnung im Jahr 1864. Damit war auch die Idee einer Querverbindung zwischen Solothurn–Burgdorf–Langnau, d. h. der *E m m e n t h a l b a h n*, gegeben. Nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten, die durch den Brand in Burgdorf vom 20./21. Juli 1865 noch erhöht wurden, konnte das erste Teilstück Solothurn–Burgdorf am 26. Mai 1875 dem Betrieb übergeben werden. Zwei Burgdorfer Persönlichkeiten, die Herren Alexander Bucher und Andreas Schmid, hatten besondern Anteil am Zustandekommen dieses Bahnunternehmens. Das zweite Teilstück Burgdorf–Langnau wurde am 11. Mai 1881 eröffnet.

Die Emmenthalbahn wurde als Dampfbahn gebaut. Als dann infolge des ersten Weltkrieges die Kohlenpreise gewaltig gestiegen waren und der eingetretenen Kohlenknappheit wegen die Fahrleistungen eingeschränkt werden mußten, wurde im Jahr 1918 das Teilstück Burgdorf – Hasle – Langnau in Anlehnung an die elektrisch betriebene Burgdorf-Thun-Bahn mit deren Drehstrom-System als Notelektrifikation ausgerüstet und von da hinweg elektrisch betrieben.

Die Burgdorf-Thun-Bahn, die als eigenes Unternehmen unter der Betriebsleitung der Emmenthalbahn stand, ist als erste elektrische Vollbahn von Europa im Jahre 1899 eröffnet worden. Ihre Entwicklungsgeschichte reicht in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts zurück, als sich das Bedürfnis nach bessern und direkten Verkehrsverbindungen zwischen dem Oberland und dem Emmental, Luzern, der Zentral- und Ostschweiz geltend machte und durch die Erstellung einer Reihe von Linien der Jura-Bern-Luzern-Bahn der Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes an die Hand genommen wurde. Mit Rücksicht auf die großen und anhaltenden Steigungen (bis 25 ‰) wurde die elektrische Traktion (Drehstrom) gewählt. Es galt damals als ein großes Wagnis, die Reisenden den Gefahren des elektrischen Stromes auszusetzen. Daher wurde von den eidgenössischen Aufsichtsbehörden nur eine Betriebsspannung von 750 Volt gestattet, womit die Leistungsfähigkeit der Bahn von Anfang an sehr beschränkt war. 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, $16\frac{2}{3}$ Perioden, auszurüsten, das dann später auch für die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen und aller andern Normalbahnen übernommen wurde. Die große Kohlennot, 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.

Der Erfindergeist 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. Die Modernisierung des Eisenbahnbetriebes wurde daher zu einem Gebot der Notwendigkeit.

Die Frage der Elektrifizierung, bzw. des Umbaues der Emmenthalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn auf das Einphasenstrom-System wurde schon in frühern Jahren wiederholt in Erwägung gezogen. Die direkte Veranlassung hiezu gab dann die Elektrifikation der Strecke Bern – Langnau – Luzern der SBB. Der Umbau erfolgte in den Jahren 1932/1933. Wohl erforderte derselbe die Investierung erheblich neuer Mittel und zwar für beide Bahnen zusammen von Fr. 7 425 000.–, die durch die Ausgabe neuer Prioritätsaktien von Fr. 2 060 000.– für die Emmenthalbahn und Fr. 1 357 500.– für die Burgdorf-Thun-Bahn und den Rest durch die Aufnahme von Obligationenkapital aufgebracht wurden. Indessen wurde damit die Fahrgeschwindigkeit und insbesondere die Leistungsfähigkeit der beiden Bahnen ganz bedeutend erhöht. Kaum war aber der Umbau auf das neue Traktionssystem im Gange, als sich die ersten Zeichen der Weltwirtschaftskrise bemerkbar machten, die beiden Unternehmen, unterstützt durch die zügellose Autokonkurrenz, jahrelang stark zusetzte, sodaß alle wohl fundierten Ertragsberechnungen für den elektrischen Betrieb zunichte gemacht wurden. Die jahrelange Wirtschaftskrise vor dem Kriege und die immer stärker aufgetretene Autokonkurrenz haben sowohl die SBB als die meisten Privatbahnen in eine geradezu bedenkliche Finanzlage hineingeführt, sodaß sich eine Hilfeleistung des Bundes für diese für die Oeffentlichkeit ebenso bedeutenden, wie unentbehrlichen Verkehrsmittel aufdrängte. Was die Privatbahnen anbetrifft, wurde die Grundlage hiezu durch das Gesetz vom 6. April 1939 geschaffen. Darnach kann sich der Bund an der finanziellen Wiederaufrichtung notwendiger privater Eisenbahn- und Schiffsahrtsunternehmungen, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen und militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größern Teiles derselben dienen, beteiligen. Zu diesem Zwecke wurde dem Bundesrat ein Kredit von 125 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Bereits in den Jahren 1936 und 1939

sind seitens der Emmenthalbahn und der Burgdorf-Thun-Bahn dem Bundesrat Hilfeleistungsbegehren für technische Verbesserungen, insbesondere für Neubeschotterung, Oberbau- und Brückenverstärkungen, Erstellung von Sicherungs- und Stellwerkanlagen, sowie für Anschaffung von weiterem Rollmaterial usw. unterbreitet worden. Auf Grund der durch das Eidg. Amt für Verkehr und der Eidg. Expertenkommission durchgeführten Untersuchungen wurde den beiden Unternehmungen zusammen ein Betrag von 4 Millionen Franken in Aussicht gestellt, vorausgesetzt, daß dieselben rechtlich und finanziell zu einer Gesellschaft zusammengeschlossen werden. 2 Millionen Franken wurden in Form von Prioritätsaktienkapital und 2 Millionen Franken à fonds perdu geleistet. In Bezug auf die gesetzlich vorgesehene gleichwertige Beteiligung der interessierten Kantone erklärte sich der Bund bereit, die durch die Fusion notwendige Herabsetzung des alten Aktienkapitals der Emmenthalbahn um 50 % und die weitere Abschreibung des Stammaktienkapitals der BTB um 20 auf 50 %, sowie die seinerzeitigen Leistungen der Kantone und Gemeinden am Elektrifikations-Aktienkapital anzuerkennen, sodaß neue Mittel von dieser Seite nicht aufgebracht werden mußten.

Auch von den Obligationären der beiden Unternehmen mußte auf Verlangen des Bundes ein gewisses Opfer durch angemessene Herabsetzung des Zinses und Verlängerung der Anlehensdauer gebracht werden.

Am 18. Juni 1942 wurde zwischen den beiden Gesellschaften ein Fusionsvertrag abgeschlossen, der rückwirkend auf 1. Januar 1942 in Kraft trat. Aktiven und Passiven der beiden Unternehmen wurden von der neuen Gesellschaft E m m e n t a l - B u r g d o r f - T h u n - B a h n übernommen. Das Gesellschaftskapital des fusionierten Unternehmens setzt sich zusammen aus 10 835 Stück Prioritätsaktien à Fr. 500.— = Fr. 5 417 500.— und 15 172 Stück Stammaktien à Fr. 250.— = Fr. 3 793 000.—, zusammen Fr. 9 210 500.—. Die festen Anleihen belaufen sich auf 10 Millionen Franken, und der Baukontowert der Bahn beträgt per Ende 1944 Fr. 24 526 768.53.

Durch diesen Zusammenschluß der Emmenthalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn ist rein äußerlich keine Veränderung gegenüber dem frühern Zustande eingetreten. Dagegen hat derselbe in administrativer Hinsicht bedeutende Erleichterungen gebracht, sodaß

den Verwaltungsorganen neue Aufgaben durch die per 1. Oktober 1943 erfolgte Betriebsübernahme der Huttwiler Bahnen zugemutet werden konnten.

Die durch die Kriegsverhältnisse bedingte Konjunktur der Eisenbahnen hat Betriebsergebnisse hervorgebracht, welche es denselben ermöglichten, die notwendigen technischen Verbesserungen in gesteigertem Maße vorzunehmen. So wurde bei der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn insbesondere der Neugestaltung des Personenwagenmaterials die größte Aufmerksamkeit geschenkt und nebst der Anschaffung von neuen, modernen Wagen auch der Umbau von zweiachsigen in vierachsige Wagen durchgeführt. Durch diese technische Neugestaltung bekundet das Unternehmen den Willen, das Reisen zu erleichtern und der Kundschaft bestmöglich zu dienen. Dabei muß es aber auf die Treue derselben zählen dürfen, sollen die großen Opfer nicht vergebens sein.