

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch

Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch

Band: 46 (1979)

Artikel: Die EBT im Jahre 103

Autor: Kellerhals, Charles

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1076134>

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: 15.02.2026

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

Die EBT im Jahre 103

Charles Kellerhals

Im Frühjahr 1975 herrschte bei der EBT Feststimmung. In Anwesenheit des Vorstehers des eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes konnte die Emmentalbahn ihr 100jähriges Bestehen feiern. An sich wäre das 75. Jubiläum der Burgdorf-Thun-Bahn erst im folgenden Jahre fällig gewesen. Um dem Anlass etwas mehr Gewicht zu verleihen, nahm man es aber nicht so genau und feierte EB und BTB gemeinsam.

Zu diesem Anlass ist eine Schrift erschienen, in welcher ausgiebig Rückschau gehalten wurde, allerdings nicht ohne die Probleme der Gegenwart und die Aussichten für die Zukunft zu streifen.

Ebenfalls auf das Jubiläum hin wurden bei drei Künstlern, *Herbert Thönen*, Bern, *Werner Hofmann* und *Robert Wyss*, beide in Luzern, je ein Holzschnitt in Auftrag gegeben, die in einer beschränkten Auflage gedruckt und jedem Mitarbeiter der EBT als Jubiläumsgeschenk und -andenken überreicht werden konnten. Die auf Seite 137 wiedergegebene historische Szene stammt von R. Wyss, während die Zugführerausrüstung (Seite 133) W. Hofmann als zweifarbiges Sujet diente.

Anlass für jenen Marschhalt am Markstein der Jahrhundertwende bot vor allem der 100. Geburtstag der Gesellschaft. Heute, drei Jahre danach, wird immer deutlicher, dass es sich nicht nur um eine zahlenmässige Zäsur handelte. Der Eintritt der *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn* in ihr zweites Jahrhundert fällt nämlich mitten in eine Zeit, die in die Geschichte der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs in unserem Lande als Zeit der Weichenstellung eingehen wird. Für die EBT kommt hinzu, dass gerade in diesen Jahren wichtige Erneuerungsarbeiten abgeschlossen wurden. Neue Ziele sind bereits gesteckt und das neue Kapitel, das zusammen mit dem zweiten Jahrhundert begann, ist bereits aufgeschlagen.

Ein Jahrbuch ist der geeignete Ort um festzuhalten, was die EBT als *Unternehmung des öffentlichen Regionalverkehrs* in dieser Zeit des Überganges und der Entscheidungen besonders beschäftigt, und wie sie die Zukunftsprobleme heute beurteilt und angeht. Es wird reizvoll sein, später nachzulesen, ob diese Sicht richtig war oder nicht.

Zuerst ist von der landesweiten Verkehrspolitik und von der Entwicklung von Markt und Wettbewerb die Rede. Anschliessend soll ein Blick auf die allgemeine Unternehmungspolitik sowie auf die Anstrengungen zur Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge geworfen werden.

Verkehrspolitik im Umbruch

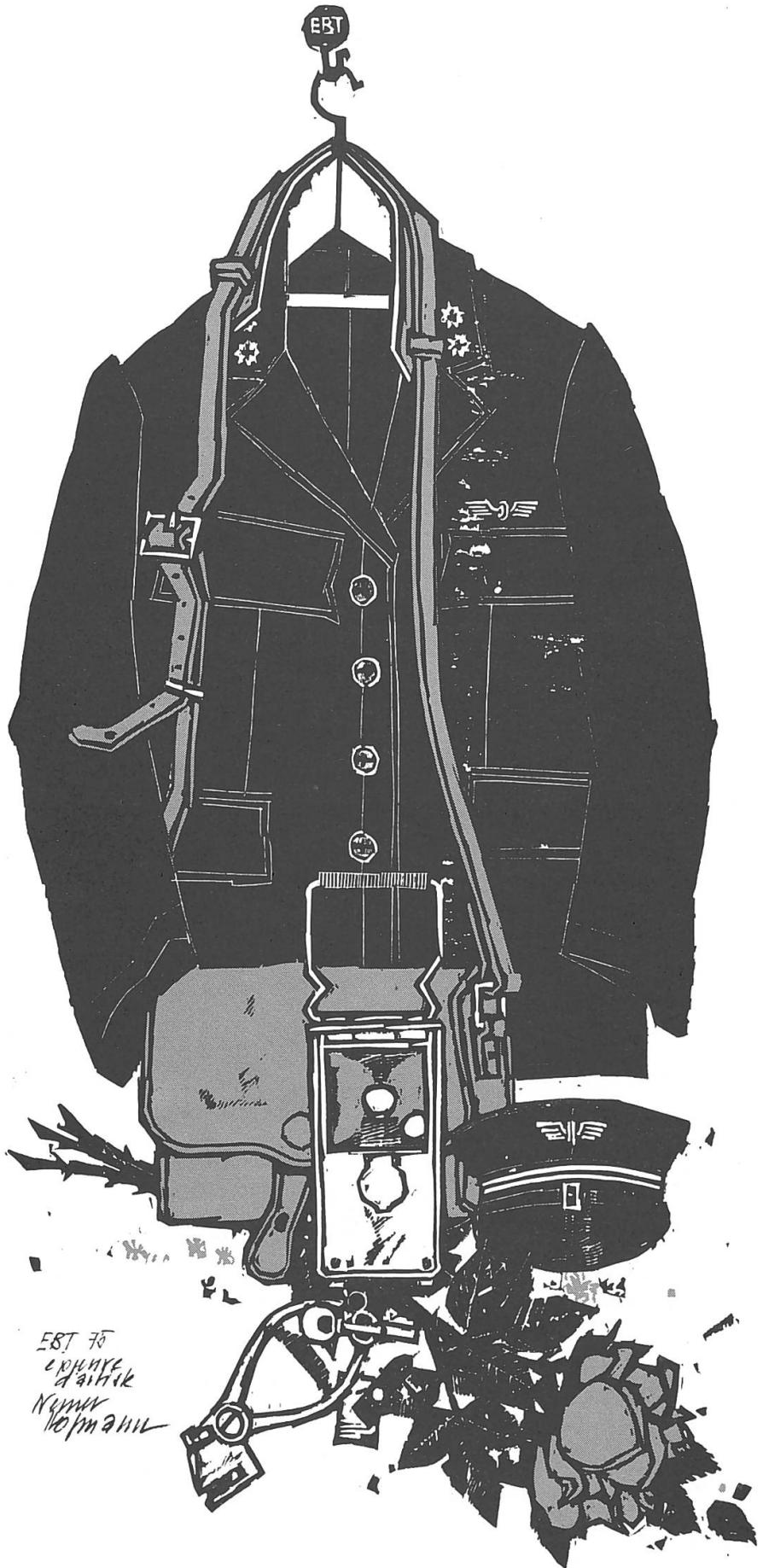
Die letzten Jahrzehnte des ungebrochenen Wirtschaftswachstums bescherten uns auch im Verkehr eine Entwicklung, die wir nun in Zeiten mit stabileren Verhältnissen zu verdauen und zu bewältigen haben.

Parallel zum dichten Netz der Schweizer Bahnen wurde ein ebenfalls dichtes Netz von neuen *Hochleistungsstrassen* erstellt. Damit waren die Voraussetzungen auch in unserem Lande erfüllt, dass der Strassenverkehr den eindrücklichen technischen Fortschritt im Fahrzeugbau für den Personen- wie für den Gütertransport voll ausnützen konnte. Das Angebot an Transportkapazität nahm sprunghaft zu, was aber keine ernsthaften Folgen zeitigte, solange auch die Nachfrage nach Transportleistungen immer noch anstieg.

Allmählich schwächte sich diese aber ab, und es zeigten sich unversehens überschüssige Kapazitäten, verbunden mit wachsenden Fehlbeträgen in den Rechnungen der öffentlichen Transportunternehmen.

In diese Zeit fiel der Anfang der Arbeiten, die mit den drei Buchstaben *GVK* (Gesamt-Verkehrs-Konzeption) bezeichnet werden. Sie sollen zu Vorschlägen führen, wie das gesamte Verkehrswesen in unserem Lande zu ordnen und zu regeln ist.

In diesen grossen Auseinandersetzungen unter dem Zeichen «*GVK*», wo Strasse, Schiene, Luft und Wasser, wo öffentlicher und privater Verkehr, wo nationale und internationale Ströme und wo siedlungs-, umweltschutz- und energiepolitische Aspekte zur Diskussion stehen, stellt die EBT mit ihren Anliegen ein ganz kleines Element dar. Ent-



sprechend gering sind auch ihre Möglichkeiten, den Gang der Arbeiten zu beeinflussen.

Überall dort, wo sich die Interessen der kleinen EBT mit denjenigen ihrer grossen Schwester, den Schweizerischen Bundesbahnen, decken, ist dies nicht weiter schlimm. Verhängnisvoller ist die Lage der kleinen Unternehmungen hingegen, wenn sie eine *besondere Interessenlage* aufweisen, wie z. B. beim Stückgutverkehr, der bei der EBT weitgehend mit dem andern Verkehr mitläuft und somit keine nennenswerten zusätzlichen Kosten verursacht. Eine Verlagerung dieses Verkehrs auf die Strasse, so erwünscht sie im Landesinteresse auch erscheinen könnte, hat für die Privatbahnen grosse Einnahmenverluste zur Folge.

Von Grösse, Struktur und geographischer Lage her hat die EBT die Aufgabe, ihre Kunden an die *regionalen Zentren* anzuschliessen. Noch wichtiger aber ist ihre Funktion als *Zubringer und Verteiler* von Reisenden und Gütern zu bzw. ab den grossen Verkehrsachsen Zürich–Bern, Lötschberg–Simplon, Bern–Luzern und am Jurafuss. In den weit überwiegenden Fällen erbringt die EBT nur einen Teil der gesamten Transportleistung und allermeistens sogar nur einen sehr kleinen Teil. Extrem ist die Situation im grenzüberschreitenden Güterverkehr ab und nach Stationen der EBT.

Dieser Umstand gibt den kleinen Unternehmungen aber schwere Probleme auf, wenn sie ihre Stellung im Rahmen der nationalen Gesamtkonzeption behaupten wollen. Und doch sind diese Unternehmungen nun aufgerufen, sich im neuen Klima zurechtzufinden, eine Aufgabe, die ihr Planen und Handeln auf vielfache Weise beeinflussen wird.

Bei verschiedenen finanzpolitischen Entscheiden der letzten Zeit zeichnete sich eine Tendenz ab, die ihre Bestätigung in den Ergebnissen der GVK zweifellos finden wird: die Bedienung der Regionen durch den öffentlichen Verkehr soll in zunehmendem Masse zur *kantonalen Aufgabe* werden. Der Bund möchte sich hier noch weiter entlasten.

Der EBT steht somit eine Zeit noch intensiverer Zusammenarbeit mit den Kantonen Bern und Solothurn bevor, und sie wird den Gegebenheiten in diesen Kantonen vor allem in finanzieller Hinsicht noch mehr Rechnung tragen müssen als bisher. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang auch der Umstand, dass sich die Mehrbelastung des Kantons Solothurn unmittelbar auch auf dessen Gemeinden auswirkt, die an der Investitionsfinanzierung nach Eisenbahngesetz jeweils mitzuwirken haben.

Markt und Wettbewerb

Die letzten Jahre sind auch bei der EBT gekennzeichnet durch einen stetigen *Rückgang des Personenverkehrs*. Angesichts der grosszügigen Strassenbauten in unserer Gegend, der verbreiteten individuellen Motorisierung und der nach wie vor illusionären, aber offensichtlich unabänderlichen Kostenkalkulation des Automobilisten muss eigentlich erstaunen, dass dieser Rückgang nicht noch stärker ausfällt. Der öffentliche Verkehr profitiert sichtlich auch vom steigenden Bedürfnis nach Mobilität und von der immer noch zunehmenden Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bzw. Schule.

Nicht zu erkennen ist eine deutliche Verlagerung in der *Kundenstruktur*. Der Anteil der Schüler, Lehrlinge, Studenten einerseits und der älteren Reisenden andererseits, hat kräftig zugenommen. Der Verkehr konzentriert sich auch vermehrt auf die Spitzenzeiten morgens und abends. Im Rahmen des gesetzlichen Verfahrens zur Vorbereitung der Fahrpläne kommt aber auch heute noch mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck, dass die Bevölkerung grosses Gewicht auf die *Sicherstellung von vorbestimmten Beförderungsmöglichkeiten* legt, auch wenn sie hievon nur in beschränktem Ausmass Gebrauch macht. Obschon auch die EBT lieber vollbesetzte als halbleere oder gar leere Züge führt, erwartet man von ihr diese «Mobilitätsversicherung» für den Fall von schlechtem Wetter, einer Treibstoffverknappung oder anderer Hindernisse, die sich dem Gebrauch des eigenen Fahrzeuges entgegenstellen könnten... Die Prämie für diese Versicherung wird über den Steuerzettel beglichen, und die öffentliche Hand richtet der EBT diese Prämieneinnahmen wieder aus, leider immer noch in der etwas anrüchigen Form der Defizitdeckung. Hier Ordnung zu schaffen und zu unterscheiden zwischen Defizit und Entschädigung für tatsächlich erbrachte Erschliessungsleistungen muss das Ziel jeder Unternehmung sein, die nicht gern in den roten Zahlen stecken bleibt.

Trotz allem gibt es aber auch im Personenverkehr noch Märkte, wo die EBT den Wettbewerb erfolgreich bestehen kann. Ein Beispiel hierfür sind die *Gruppenreisen*, die gerade im Emmental einen wichtigen Teil des Fremdenverkehrs ausmachen.

Eine nähere Betrachtung der heutigen Markt- und Wettbewerbsverhältnisse im *Güterverkehr* führt unversehens zu den verkehrspolitischen Überlegungen zurück.

In den «schönen», autobahnenfreien Zeiten mit dauernd zunehmender Transportnachfrage konnten die Bahnen im Güterverkehr schöne Überschüsse erzielen und damit die Fehlbeträge im Personenverkehr teilweise oder ganz finanzieren. Heute, und soweit abzusehen auch künftig, stehen die Bahnen im Wettbewerb mit dem Strassengüterverkehr, welchem die Infrastruktur erwiesenermassen zum schönen Teil unentgeltlich zur Verfügung steht, und der hinsichtlich der wöchentlichen Arbeitszeit und der Beachtung gesetzlicher Vorschriften deutliche Privilegien geniesst. Erhebliche Gütermengen werden ausserdem im Werkverkehr befördert, wo für die Kalkulation grosse Spielräume bis zur reinen Zusatzkostenrechnung bestehen.

Unbestritten ist, dass grosse Verkehrsanteile aus technischen und wirtschaftlichen Gründen heute für die Bahn nicht mehr in Frage kommen. Nach wie vor gibt es aber einen grossen Bereich, wo *die Bahn das prädestinierte Transportmittel* darstellt und im freien Wettbewerb mit der Strasse auch zum Zuge käme, wenn eben dieser Wettbewerb nicht dermassen verzerrt wäre. Im Güterverkehr heisst Verkehrspolitik demnach für die nächste Zeit vorallem Wettbewerbspolitik. Hier liegt ein wichtiger Ansatz, um die Bahndefizite spürbar zu reduzieren.

Ins grosse Klagelied über die zunehmende Motorisierung stimmt die EBT im übrigen nicht ein. Ohne motorisierten Personen- und Güterverkehr hätte das Emmental wohl nie die widerstandsfähige Wirtschaftsstruktur erhalten, die es heute hat. Aber eben: jedes Ding an seinem Ort.

Schwerpunkte in der Unternehmungspolitik

Verkehrspolitik, Marktentwicklung und Wettbewerb bilden den grossen Rahmen, in welchem die EBT als Unternehmung ihre Aufgabe zu erfüllen hat. Es liegt auf der Hand, dass die grundlegenden Veränderungen, die dieser Rahmen zurzeit erfährt, auch die Grundsätze beeinflussen, nach welchen diese Unternehmung zu führen ist.

In erster Linie wird sich die EBT künftig in viel höherem Masse als *Bestandteil eines umfassenden Verkehrssystems* verstehen müssen, das nun auf schweizerischer Ebene neu gestaltet und geordnet werden soll. Wohl stellt sie zusammen mit den andern Bahnen, deren Betrieb sie führt, eine eigene Unternehmungseinheit dar. Sie ist aber immer nur ein Teil des ganzen Systems und wird in dieses immer stärker einbezogen.



Schafhausen um 1899

H.W. 1899
erste d'artiste

Das Netz der EBT-Gruppe (*Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn, Solothurn-Münster-Bahn, Vereinigte Huttwil-Bahnen*) bedient zwar einen beträchtlichen, in sich geschlossenen Teil des schweizerischen Mittelaltes. Ihre Transportleistungen überschreiten aber in immer stärkerem Masse die Grenzen dieses Gebietes und der interne Verkehr büsst an Bedeutung ein.

Dieser Einbezug in das schweizerische und internationale Netz heisst nun aber keineswegs, dass die *Existenzberechtigung* einer besonderen Unternehmung in Frage zu stellen wäre.

Eine regionale Unternehmung hat ihre besonderen Aufgaben zu erfüllen und ihren Beitrag zum rationellen Funktionieren des gesamten

Systems zu leisten. Voraussetzung ist aber, dass sie sich darüber im klaren ist, wo ihre Aufgabe liegt und wo nicht, wo sie ihre Aktivität entfalten kann und wo nicht, wo sie stark ist und wo weniger.

Eine erste Stärke liegt in ihrer *Spezialisierung auf den Anfang und das Ende der Transportleistungen*. Das Sammeln der Reisenden und Güter und deren gebündelte Zuleitung zu den grossen Verkehrsströmen ist eine Aufgabe, die ganz andere Anforderungen stellt als beispielsweise eine schnelle Beförderung über lange Distanzen. Ähnliches gilt für die Abnahme und die Aufteilung der Verkehrsaufkommen bis in die feinsten Verästelungen des Netzes hinaus. Das grösste Verkehrssystem kann nur funktionieren, wenn diese speziellen Aufgaben am Anfang und am Ende jedes Transportes, sei es im Personen- oder im Güterverkehr, gewissenhaft und sorgfältig erfüllt werden. Dass ein besonderes Geschick im Umgang mit Reisenden, Güterverfrachtern und -empfängern hiefür eine zentrale Voraussetzung ist, liegt auf der Hand.

Eine weitere Stärke und Spezialität bringt der Umstand mit sich, dass sich ländliche Unternehmungen wie die EBT vielfach mit schwachen Verkehrsaufkommen, mit «*Verkehrsrinnsalen*» zu befassen haben. Dies ist im Emmental mit seiner dezentralisierten Siedlungs- und Industriestruktur besonders häufig der Fall.

Der grosse Fortschritt bei der Eisenbahn- wie bei der Strassentransporttechnik hat zur Folge, dass sich die Frage nach dem zweckmässigen Transportverfahren namentlich in diesen Fällen stellt. Unter bestimmten Voraussetzungen drängt sich sogar eine teilweise oder ganze *Umstellung* von der Schiene auf die Strasse auf. Eine Unternehmung, die die wirtschaftliche und rationelle Erschliessung einer Region zur Aufgabe hat, muss diese dornenvollen Fragen unvoreingenommen angehen und sich gelegentlich zu Lösungen durchringen, die vom Weg des geringeren Widerstandes abweichen. Im Rahmen eines kleineren Betriebes, der die persönlichen und menschlichen Beziehungen zum Mitarbeiter und zur Bevölkerung der Region pflegen kann, lassen sich derartige Änderungen mit Sicherheit besser durchführen, als wenn sich eine grosse staatliche und oft anonym wirkende Unternehmung hinter solche Aufgaben macht.

Damit ist auch der Hinweis auf eine dritte Stärke gegeben, die es auszuwerten gilt: die *Unternehmungsgrösse*. Man darf wohl füglich behaupten, dass die aus drei Aktiengesellschaften bestehende EBT-

Gruppe mit ihren 680 Mitarbeitern und rund 200 km Bahn- und Buslinien der optimalen Unternehmungsgrösse im öffentlichen Regionalverkehr recht nahe kommt.

In jedem verkehrspolitischen Konzept wird man genau überprüfen müssen, ob diese Vorteile preisgegeben werden sollen, oder ob regionale Funktionen und reine Zubringer- und Verteilaufgaben nicht sogar in vermehrtem Masse an Unternehmungen zu übertragen wären, die hiefür spezialisiert sind.

Das Bestreben, sämtliche Stärken und Wettbewerbsvorteile des Unternehmens auszunützen, ist nicht neu. Schon die Statuten der EBT enthalten hiezu die Grundlage. In Art. 2 wird festgehalten:

«Die Gesellschaft ist befugt, soweit dies den Interessen des Unternehmens dient, ergänzende Betriebe anzugliedern oder sich an solchen zu beteiligen.»

Das Aktionsfeld der EBT ist demnach nicht an den Schienenstrang zwischen Solothurn, Burgdorf und Langnau sowie Hasle-Rüegsau und Thun gebunden. Der Weg zu einer *Ausweitung der Tätigkeit* ist offen. Weithin sichtbarer Ausdruck dieser Öffnung ist das moderne Geschäftshaus am Bahnhofplatz in Burgdorf, das nur zum kleinsten Teil dem Bahnbetrieb dient, im übrigen aber einen Einstieg ins *Immobiliengeschäft* darstellt. Weitere Schritte in dieser Richtung könnten folgen, wenn über die Verwendung des alten Werkstättenareals entschieden ist.

Aber auch im Transportbereich hat sich die EBT in den letzten Jahren von den Schienen gelöst und die *Automobilverbindungen* zwischen Burgdorf, Koppigen und Alchenstorf sowie zwischen Hasle und Biembach übernommen. Weitere Linien werden zwischen Münster und Belprahon und zwischen Huttwil und Eriswil auf der Strasse betrieben.

Neben diesen Ansätzen einer Diversifizierung dürfen aber die Möglichkeiten nicht ausser acht bleiben, die sich auf der Schiene für die Erweiterung des Aufgabenbereiches bieten. Wohl wird auch künftig die regionale Zubringer- und Verteilerfunktion im Vordergrund stehen. Es ist aber nicht auszuschliessen, dass der EBT aus grossräumiger Umfahrung des überlasteten Knotenpunktes von Bern eine neue Rolle als *Zubringerlinie zur ausgebauten Lötschberg-Simplonstrecke* zufallen könnte. Dies würde den Einstieg in den internationalen Gütertransitverkehr bedeuten. Die Studien für eine leistungsfähige Güterlinie von Burgdorf über Lützelflüh-Ramsei-Emmenmatt-Konolfingen-Thun sind

in vollem Gange und dürften zeigen, dass diese Linie für eine lange Zeit die zusätzlich notwendigen Kapazitäten bereitzustellen vermöchte, ohne dass im Raume Zollikofen-Bern für den Güterverkehr neue Investitionen nötig wären.

Die Zukunft der EBT liegt also nicht nur in der Diversifikation und in der Angliederung neuer Tätigkeiten, sondern ebenso sehr in ihrem angestammten Gebiet, dem Eisenbahntransport.

Die Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge

Verkehrspolitik, Marktentwicklung und Grundsätze für die Unternehmungsführung ergeben die Grundlage für die täglichen Entscheide im Betrieb. Im Zentrum stehen dabei die *Investitionen*, die das Schicksal einer Unternehmung längerfristig bestimmen.

In der Chronik der technischen Entwicklung und Erneuerung der EBT werden die siebziger Jahre besonders hervorzuheben sein, da sie für verschiedene grössere Programme den Abschluss brachten, gleichzeitig aber eine weitere Erneuerungsetappe einleiten.

In diese Zeit fällt der Ersatz der Personen-/Gepäcktriebwagen aus den dreissiger Jahren durch neue Pendelzüge, mit denen auch die rote Farbe im Fahrzeugpark der EBT-Gruppe Einzug hielt. Gleichzeitig wurden die ebenfalls zum grösseren Teil über 40jährigen Güterzuglokomotiven vollständig überholt und modernisiert, sodass diese auf absehbare Zeit wieder voll eingesetzt werden können.

Nach aussen weniger sichtbar, für die Sicherheit des Betriebes aber ausserordentlich bedeutsam, ist die Eliminierung der letzten Personenwagen mit Aufbauten in Holzkonstruktion. Dieser Schritt, der durch Beschaffung neuer Fahrzeuge und Übernahme gebrauchter SBB-Wagen möglich wurde, verdient es, festgehalten zu werden.

An der Schwelle zum zweiten Jahrhundert der EBT-Geschichte konnte somit eine umfangreiche *Sanierung des Fahrzeugparkes* abgeschlossen werden, welche die verschiedensten Fahrzeugtypen umfasste. Sozusagen als Ergänzungskapitel bleibt noch die Wiederverwertung der ausrangierten Triebwagen, deren Bestandteile zum Bau von vier starken Gepäcktriebwagen verwendet werden.

In zahlreichen Jahresetappen, aber zielstrebig und konsequent, wurden auch *Geleise und Fahrleitungsanlagen* auf einen Stand gebracht, der hohen Ansprüchen zu genügen vermag.

Das gleiche ist von den *Hochbauten* zu melden. In die letzten Jahre fallen die Stationsneubauten von Biberist, Wiler und Lützelflüh, sowie die vollständige Renovation der Stationsgebäude Hasle-Rüegsau, Grosshöchstetten, Brenzikofen und Heimberg. Aber auch hier bleibt noch etwas nachzuholen: Oberburg und Ramsei warten noch auf die Erneuerung, doch bestehen zum Teil hiefür schon konkrete Pläne.

Als grösstes Objekt ist aber der *Werkstatteneubau in Oberburg* zu erwähnen. Die Verlegung der Abteilung Zugförderung und Werkstätten fällt somit auch noch in diese reichbefrachtete Zeit um die EBT-Jahrhundertwende. Dieses Ereignis hatte tiefgreifende Veränderungen auch in der innern Struktur der Unternehmung zur Folge. Eine örtliche Ausgliederung einer so wichtigen Abteilung ist eben keine Kleinigkeit.

Das Programm zur Sicherung oder Beseitigung von *Niveauübergängen*, das seit vielen Jahren einen festen Bestandteil der Investitionsprogramme darstellt, nähert sich ebenfalls einem Abschluss. Zurzeit sind auf dem Netz der EBT-Gruppe mehr als 100 Niveauübergänge mit automatischen Schranken gesichert. Welche Planungs-, Verhandlungs-, Ausführungs- und Unterhaltsbemühungen sich hinter dieser Zahl verbergen, kann wohl nur der Fachmann ermessen.

Nach der Verwirklichung der erwähnten pendenten Projekte werden sich die Investitionen der EBT über viele Jahre hinweg vor allem auf die *Sicherungsanlagen* wie Stellwerke, Fernsteuerungen, Beeinflussung der Züge durch die Signalstellung und dergleichen konzentrieren. Auf diesem Gebiet handelt es sich nicht nur um Ersatz der veralteten Anlagen, sondern um eine Ausrüstung der Strecken, die den heutigen Fahrzeugen und Verkehrsleistungen entspricht. Hier gilt es vieles nachzuholen, das bis zum Abschluss der genannten Sanierungsprogramme zurückgestellt werden musste. Ähnlich wie bei den übrigen Programmen wird man auch hier schrittweise vorgehen müssen, doch wird auch hier Zielstrebigkeit, Geduld und Ausdauer zum Ziel führen.

Der kurze Überblick über die abgeschlossenen und die geplanten Erneuerungsinvestitionen mag dartun, dass sich die EBT auch im gesamtschweizerischen Verkehrskonzept ihren Platz sichern will, und dass sie nach wie vor ihre Aufgabe als Lebensader für Bevölkerung und Wirtschaft zwischen Solothurn, Langnau und Thun erfüllen wird.