Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 33 (1990)

Artikel: Wie Huttwil zu seiner Bahn kam

Autor: Rettenmund, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071687

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: 14.01.2026

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

WIE HUTTWIL ZU SEINER BAHN KAM

JÜRG RETTENMUND

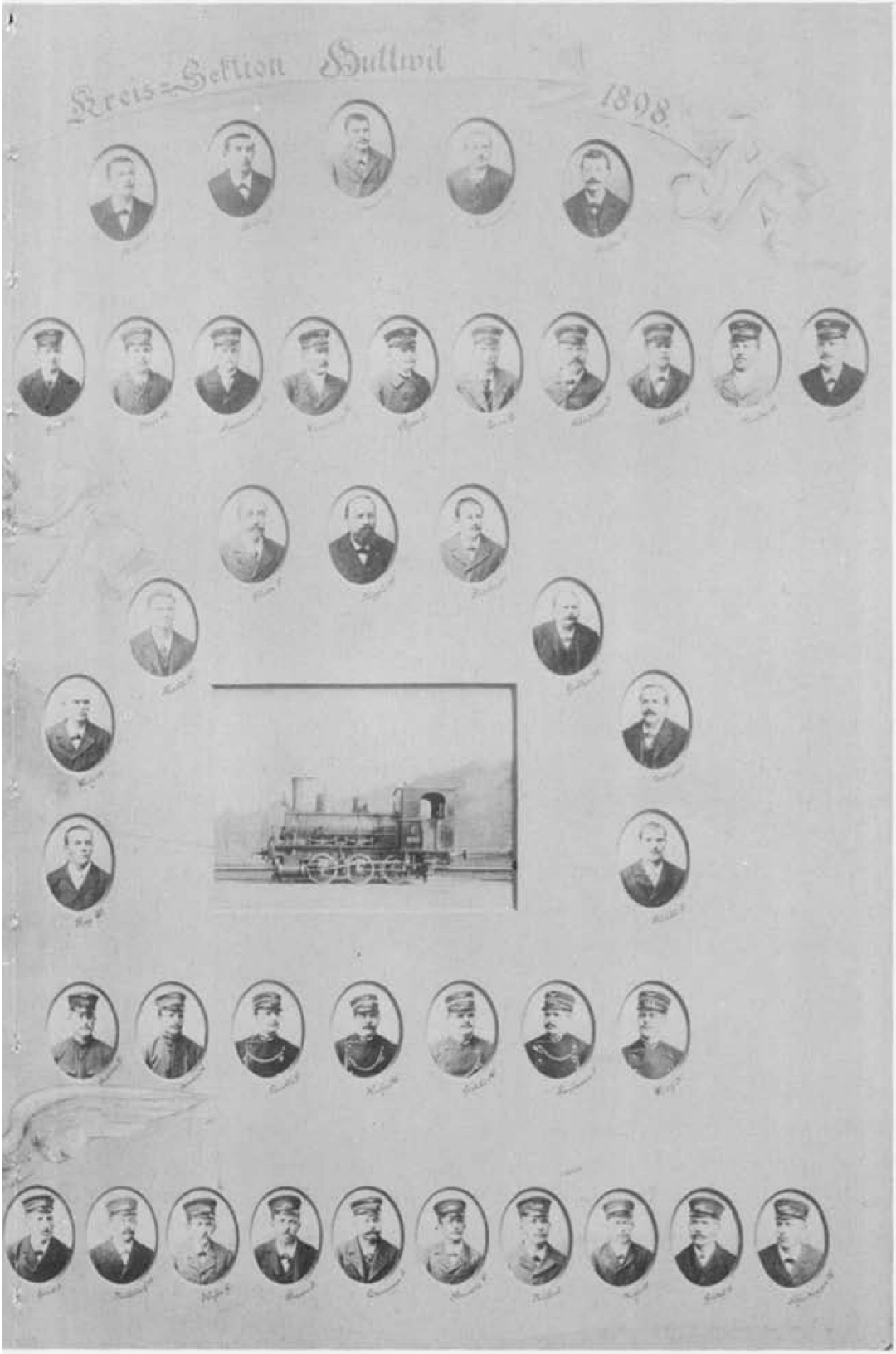
«Was lange währt, kommt endlich gut!», liess der Huttwiler Stadthauswirt Jakob Minder auf die Servietten für das Festbankett drucken, zu dem sich die geladenen Gäste nach der feierlichen Eröffnungsfahrt des ersten Zuges der Langenthal–Huttwil-Bahn (LHB) am 31. Oktober 1889 setzten. In der Tat ist die Vorgeschichte dieses Tages lang und voller Irrwege. Mit dieser Zeit, dem halben Jahrhundert, das nach dem Aufkommen der ersten Eisenbahnideen in der Schweiz verfloss, bis Huttwil Anschluss an das neue Verkehrsmittel erhielt, befasst sich der nachfolgende Bericht.

Die Eisenbahnen hatten es in der Schweiz schwer, Fuss zu fassen. Die Initiativen von Wirtschaftskreisen scheiterten in den dreissiger und vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts an der Uneinigkeit der einzelnen Gliedstaaten der Eidgenossenschaft. So wurden vor der Gründung des Bundesstaates 1848 lediglich der Anschluss Basels an die Elsässerbahn in Saint-Louis und die sogenannte Spanisch-Brötli-Bahn von Zürich nach Baden gebaut.

Der junge Bundesstaat erhielt mit der Bundesverfassung von 1848 die Kompetenz, öffentliche Werke zu unterstützen oder selbst zu errichten. Diese Gesetzesgrundlage erlaubte sowohl den Staatsbau wie auch die Untetstützung privater Bahngesellschaften. Im Auftrag des Bundesrates entwarfen die britischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne auf dem Papier ein nationales Bahnnetz. Dieses sah ein Eisenbahnkreuz vom Bodenbis zum Genfersee und von Basel nach Luzern mit Schnittpunkt in Olten vor.

Entgegen dem Antrag des Bundesrates und der eigenen vorberatenden Kommission beschloss jedoch der Nationalrat am 8. Juli 1852 mit 68:22 Stimmen, den Bau der Eisenbahnen nicht durch den Bund ausführen zu lassen, sondern ihn Privaten und den Kantonen zu überlassen. Für die Konzessionserteilung wurden die Kantone zuständig erklärt, dem Bund war bloss eine Ratifikation vorbehalten.

Verein Schweizerischer Eisenbahnangestellter


Kreis-Sektion Sulgwil
1898

Die Zentralbahn

Im Bernbiet war die Stimmung der Bevölkerung anfangs der fünfziger Jahre den Eisenbahnen nicht günstig. Dies galt auch für die 1851 an die Macht gelangte konservative Regierung. Trotzdem musste sie sich mit der Frage befassen, als 1852 die in Basel domizilierte Zentralbahn ein Konzessionsgesuch für eine Linie Olten–Murgenthal–Langenthal–Herzogenbuchsee–Burgdorf–Bern, mit einer Abzweigung von Herzogenbuchsee nach Solothurn, einreichte.

Unter dem Druck der Verhältnisse – der Kanton und insbesondere die Stadt Bern drohten umfahren oder der Kanton zur Erteilung der Konzession gezwungen zu werden – stimmte der Grosse Rat dem Konzessionsvertrag zu, der der Bahngesellschaft weitgehende Zugeständnisse machte und ihr besonders das Vorzugsrecht für weitere wichtige Linien im Kanton zusicherte. Nur zwei Jahre später musste der Kanton der in Finanzschwierigkeiten geratenen Zentralbahn mit einer Subvention von vier Millionen Franken unter die Arme greifen, bevor die Linie im Verlauf des Jahres 1857 eröffnet werden konnte.

Im Verlauf der Debatten um die Zentralbahn dürften sich auch im Amt Trachselwald gewisse Kreise zum ersten Mal konkret mit dem neuen Verkehrsmittel auseinandergesetzt haben. Zwar hat sich keiner der Grossräte aus dem Amt in der Diskussion engagiert; von elf Vorstellungen, die dem Kantonsparlament zu dieser Frage eingereicht worden sind, stammte aber je eine aus Dürrenroth und Eriswil.[1] Leider ist der Inhalt dieser beiden Eingaben nicht bekannt. Einzelne Persönlichkeiten scheinen zudem schon zu jener Zeit die Idee einer Bahn von Bern nach Luzern durch das Unteremmental geboren zu haben, sei es direkt über Walkringen oder via Burgdorf, doch stiessen sie damit sowohl bei ihren Mitbewohnern wie bei der Zentralbahn auf grosse Opposition.[2]

Im Gemeindearchiv von Sumiswald findet man aber noch eine weitere Quelle, die zeigt, wie die Gemeinden des Amtes mit der Eisenbahn in Kontakt kamen. Nach einem Eintrag ins Protokoll des Gemeinderats suchte das Eisenbahnunternehmen Funke Arbeiter für den Bau der Hauensteinlinie bei Liestal. Der Gemeinderat von Sumiswald beauftragte darauf den Präsidenten der Armenkommission, eine Liste der arbeitsuchenden Leute zu führen und darin diejenigen speziell zu bezeichnen, denen gute Empfehlungen und Zeugnisse ausgestellt werden könnten.[3]

Serviette für das Festbankett der Eröffnungsfeier der Langenthal–Huttwil-Bahn 1889.

Die Ostwestbahn

Die Berner Regierung war ursprünglich der Meinung gewesen, durch den Vertrag mit der Zentralbahn günstig zu einem kantonalen Eisenbahnnetz zu kommen. Doch die nachträglich nötig gewordene Subvention blieb nicht das einzige Problem mit der Basler Gesellschaft. Die finanziellen Schwierigkeiten führten auch dazu, dass diese die ihr zugesicherten Linien von Bern nach Biel und Thun nicht bauen wollte.

Da schien die Ostwestbahn-Gesellschaft als Retterin in der Not aufzutauchen. Diese Gesellschaft beabsichtigte, eine von der Zentralbahn unabhängige Verbindung von der West- in die Ostschweiz via Bern, Luzern und Zug nach Zürich zu erstellen. Damit geriet das Amt Trachselwald unvermittelt ins Interesse der Eisenbahnpolitiker, denn die Verbindung von Bern nach Luzern führte seit altersher durch das Worblental über Bigental, Sumiswald und Huttwil.

Diese Route hatte zwar schon vor dem Bau der Bahnverbindung Bern–Olten–Luzern gegenüber derjenigen über Langnau und das Entlebuch an Bedeutung verloren, beförderte doch der Tageskurs der Post über Langnau im Jahre 1856 7184 Reisende, während es auf dem Nachtkurs durch das Unteremmental bloss 5105 waren. Die Unteremmentaler Postlinie war damit bereits vor 1857 defizitär, während die Entlebucher erst nach der Eröffnung der Bahnlinie über Olten in die roten Zahlen rutschte.[4]

Trotzdem scheint die Linienführung durch das Unteremmental ganz ursprünglich die naheliegendere gewesen zu sein, wie aus einem späteren Votum des Sumiswalder National- und Grossrats Karl Karrer geschlossen werden kann.[5] Doch während zwischen Bern und Worb offenbar verschiedene Varianten geprüft wurden, scheint die Fortsetzung der Linie über Walkringen und das Unteremmental in jener frühen Zeit nie näher untersucht worden zu sein. Es seien nicht geografische Gründe gewesen, die dazu geführt haben, kann wiederum späteren Voten Karrers entnommen werden, sondern «die Apathie der betroffenen Bevölkerung». Das Unteremmental sei «wie ein Mann» gegen die Ostwestbahn gewesen, «mit wenigen Ausnahmen», die fast alle «Vertreter der Landesgegend im Grossen Rate» waren.[6]

Nun mag man diesen Äusserungen Karrers mit Misstrauen begegnen, weil er, wie wir später sehen werden, in dieser Sache Partei war. Doch werden sie auch von anderer Seite bestätigt. So musste der Worber Grossrat Liechti zugeben, dass die Ostwestbahn im Dorf Worb auf Widerstand gestossen war.

Karl Karrer (1815–1886) gehörte zu den frühen Eisenbahnpolitikern des Amtes Trachselwald.

Und als im Jahre 1891 ein Projekt vorlag, um die Unteremmentaler Linie doch noch zu verwirklichen, bekannte Kommandant Jakob Appenzeller an einer Versammlung in Weier, die Zeiten hätten sich inzwischen geändert: «Vor 15 Jahren habe noch, wenn auch nicht Widerwillen, so doch Gleichgültigkeit geherrscht. Heute habe man einsehen müssen, dass eine Landesgegend ohne Eisenbahn ein verlorner Posten sei.»[7]

Es waren aber auch noch andere Gründe, die dazu führten, dass schliesslich die Linie durch das Entlebuch bevorzugt wurde. So bemühte sich die Ostwestbahn, der Zentralbahn die Linie Bern–Thun abspenstig zu machen. Da hätte die Luzerner Linie bis Gümligen auf den gleichen Schienen geführt werden können. Um von der unbeliebten Basler Gesellschaft völlig unabhängig zu sein, wurde ein eigener Bahnhof auf dem Kirchenfeld geplant, von wo aus eine Linienführung nach Worb Dorf schwer zu realisieren war. Schliesslich dürfte auch die Rampe Worb-Enggistein für die damalige Eisenbahntechnik nicht ohne Probleme überwindbar gewesen sein.[8]

Deshalb war in den Unterlagen von einer Unteremmentaler Linie nie die Rede, als der Grosse Rat am 3. April 1857 die Konzession für den bernischen Teil erteilte und anderthalb Jahre später eine Subvention von zwei Millionen Franken an das Unternehmen bewilligte. Von den Trachselwalder Grossräten meldete sich einzig Karl Karrer zu Wort. Er gab zwar zu, dass die Bahn den

Interessen des Amtes Trachselwald bedeutend zuwiderlaufe. Denn dieses käme damit praktisch zwischen die Zentralbahn und die Ostwestbahn zu liegen, was den nachteiligen Effekt haben werde, dass die Gewerbetreibenden wegziehen würden, um sich anderswo, entlang den Bahnlinien, anzusiedeln. Trotzdem sprach sich Karrer für die Ostwestbahn aus. Er gab sich in seinen Ausführungen als Anhänger des Zweiliniensystems zu erkennen, mit dem der Zentralbahn eine Konkurrenzbahn entgegengesetzt werden sollte. Als eigentlich entscheidend aber wertete er die Tatsache, dass die Ostwestbahn den Sitz ihrer ganzen Verwaltung in Bern einrichten wollte, womit die Bundesstadt endlich an Bedeutung mit Zürich, Basel, Genf, St. Gallen und Freiburg gleichziehen könnte, die alle bereits eine Eisenbahnverwaltung besässen.[9]

Projekt für eine Bahn Burgdorf–Langnau

Trotzdem blieben einzelne Personen im Amt Trachselwald nicht passiv. Es gab nämlich parallel zur Ostwestbahn Bemühungen für eine Bahnlinie, die dem Emmental viel mehr dienen würde: Eine Verbindung von Burgdorf entlang dem Tal der Emme und seinen gewerbereichen Dörfern nach Langnau. Es scheint sogar Bestrebungen gegeben zu haben, die Linie über Kirchberg und Münchenbuchsee nach Biel zu verlängern, und so die Ostwestbahn-Verbindung Neuenstadt–Biel–Langnau–Luzern auf diese Weise herzustellen.[10]

Bei der Eröffnung der Ramsei–Sumiswald–Huttwil-Bahn 1908 erinnerte sich der Sumiswalder Nationalrat Dr. Adolf Müller, wie er schon 1858, als 18jähriger Jüngling, zusammen mit seinem Vater, Grossrat Jakob Müller, für diese Bahn Unterstützung gesucht habe. In Sumiswald und Umgebung sollen von privater Seite 77 000 Franken gezeichnet worden sein. In einer Petition vom 27. September 1858 verlangten mehrere Gemeinderäte aus dem Unteremmental die Erstellung einer Eisenbahn von Burgdorf nach Langnau oder wenigstens nach Sumiswald. Die Konzession sollte unter den gleichen Bedingungen erteilt werden wie die der Ostwestbahn. [11]

Bis zur Debatte im Grossen Rat über die Subvention von zwei Millionen Franken für die Ostwestbahn, scheint dieses Projekt aber bereits weitgehend gestorben zu sein. Jedenfalls wehrte sich keiner der Trachselwalder Parlamentarier mehr für diese Konzession, und den Grossräten aus dem übrigen Kantonsgebiet, die noch für diese Linie eintraten, konnte der Signauer Grossrat

Der Bahnübergang Walkestrasse bei der Einfahrt der Züge von Langenthal in den Bahnhof Huttwil um die Jahrhundertwende. Man beachte die geschlossene Bahnschranke!

Gfeller unwidersprochen vorhalten, sie versuchten, das untere und das obere Emmental zu trennen. Das Projekt Burgdorf–Langnau sei nie sehr ernsthaft verfolgt worden und die beiden Landesteile hätten ihre Interessen bis zu einem gewissen Grad vereinigen können.[12]

Das Ende der Ostwestbahn

Im Amt Trachselwald scheint dies keine grosse Enttäuschung ausgelöst zu haben. Die Ostwestbahn aber nahm schon bald ein böses Ende, wurde im Volksmund zur «O-wetsch-Bahn». Lediglich der Abschnitt Neuenstadt–Biel konnte fertiggestellt und im Dezember 1860 in Betrieb genommen werden. Im Juni 1861 ging die Gesellschaft Konkurs und die Linie Bern–Langnau war noch bei weitem nicht betriebsbereit. Bereits im Dezember 1860 hatte der Grosse Rat des Kantons Bern eine Untersuchungskommission eingesetzt, der auch der Sumiswalder Karl Karrer angehörte.[13]

Am 3. März 1861 fand in Burgdorf eine Besprechung der Gemeinden des Emmentals und des Oberaargaus über die Ostwestbahn-Angelegenheit statt, an der auch Gemeinden aus dem Amt Trachselwald teilnahmen. Die Versammlung beschloss zu beantragen, die Gesellschaft zu liquidieren, bevor sich der Kanton weiter für das Unternehmen engagiere.[14]

Dies geschah auch, denn im Juni 1861 musste sich die Bahngesellschaft auflösen. Dem Kanton Bern aber blieb nichts anderes übrig, als die Linien Neuenstadt–Biel–Bern–Langnau aus der Konkursmasse aufzukaufen und sie im Staatsbau fertigzustellen. Am 6. Dezember 1861 setzte der Kanton zur Fortführung der Arbeiten ein dreiköpfiges Direktorium ein. Auch hier stossen wir wieder auf den Namen Karl Karrer, der sich vor allem mit dem Rechtswesen, speziell den Expropriationen, befasste.[15]

Im Dezember 1863, als sich noch vor der Eröffnung der Langnaubahn erneut ein finanzielles Fiasko abzeichnete, befasste sich eine Versammlung von Abgeordneten der Gemeinden des Amtes Trachselwald in Sumiswald erneut mit dieser Angelegenheit. Sie beschlossen eine Petition an den Grossen Rat, in der sie forderten:

– Bevor sich der Staat für weitere Eisenbahnbauten verpflichtet, soll er die bereits übernommenen fertigstellen und deren Rentabilität abwarten.

– Es soll ein Gesetz erlassen werden, nach welchem alle Gesetze, die das Volksvermögen «in höherem Masse» beanspruchen, dem Referendum des Volkes unterstellt werden müssen.[16]

Mit dem zweiten Punkt griff die Versammlung von Sumiswald eine Forderung der sogenannten «Aarberger Petition» auf. Mit dieser hatten insgesamt 13 823 Personen aus dem ganzen Kantonsgebiet gegen die Linienführung des Abschnittes Bern–Biel protestiert und eine Volksabstimmung über den entsprechenden Grossratsbeschluss verlangt. Gerade an dieser Petition aber kann abgelesen werden, wie wenig die Eisenbahnfragen die breite Bevölkerung des Amtes Trachselwald interessierten. 369 Unterschriften der Petition stammten nämlich aus dem Amt Trachselwald. Das sind nicht einmal zwei Prozent der damaligen Bevölkerung.

Das Amt Trachselwald lag damit unter dem Durchschnitt des Kantons, während die direktbettoffenen Ämter Aarberg, Laupen und Erlach zwischen zehn und 16 Prozent erreichten. Immerhin elf der 30 bernischen Ämter lagen mit drei und mehr Prozent Unterschriften über dem kantonalen Mittel.[17] Von «Eisenbahn-Täubi» im Amt Trachselwald also keine Spur. Doch dies sollte sich schon bald ändern.

Die Unteremmentalbahn

Die Bahnverbindung von Bern nach Langnau konnte am 1. Juni 1864 dem Betrieb übergeben werden. Sie blieb jedoch eine Sackbahn und entsprechend schlecht waten ihre Ergebnisse in diesen ersten Jahren. Die Idee einer Fortsetzung der Linie blieb deshalb im Gespräch und wurde noch konkreter, als sich abzuzeichnen begann, dass der Alpendurchstich für die Bahn am Gotthard geschehen sollte.

Bereits vor der Unterzeichnung des Gotthardvertrages zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien 1869 wurde aber nun das Unteremmental aktiv. Im Jahr 1866 bildete sich an einer Versammlung in der «Krone» in Huttwil ein Initiativkomitee, das Studien für eine Fortsetzung der Langnau-Linie von Emmenmatt aus durch das Unteremmental nach Luzern prüfen wollte. Ihm gehörten neun Persönlichkeiten aus Sumiswald, Huttwil, Zell und Willisau an.[18]

Das Initiativkomitee scheint seine Arbeit recht gemächlich angegangen und plötzlich von der raschen Entwicklung der Vorarbeiten für die Gotthardbahn überrascht worden zu sein.[19] Am 10. März 1870 bewilligte der Grosse Rat eine Subvention von einer Million Franken an die Gotthardbahn, der das Volk am 3. April des gleichen Jahres zustimmte. Ebenfalls am 10. März hatte der Grosse Rat einem Initiativkomitee die Konzession für eine Fortsetzung der Bern–Luzern-Bahn von Langnau bis zur Kantonsgrenze bei Kröschenbrunnen erteilt, ohne dass dagegen Widerstand aus dem Unteremmental laut geworden wäre.

Bereits am 12. Februar 1870 war zwischen der Bern–Luzern-Bahn und den Kantonen Bern und Luzern ein Vertrag abgeschlossen worden, der vorsah, dass beide Kantone je zwei Millionen Franken an den Bahnbau beitragen sollten. Er sollte allerdings, ebenso wie die Konzession, erst in Kraft treten, wenn das Gotthardunternehmen gesichert war. Während Grosser Rat und Volk des Kantons Luzern dem Vertrag bereits Ende 1870/Anfang 1871 zugestimmt hatten, sollte sich das Berner Parlament erst im November 1871 damit befassen.

Erst dadurch scheinen die Unteremmentaler Initianten richtig erwacht zu sein. Am 6. Oktober 1871 sandten sie eine Eingabe an den Grossen Rat ab, mit der sie eine Absetzung des Geschäftes von der Traktandenliste verlangten, um Zeit zu erhalten, ein eigenes Projekt auszuarbeiten, das noch nicht vorlag. Das Initiativkomitee machte dafür die Schwierigkeit verantwortlich, einen

geeigneten Ingenieur zu finden.[20] Nun sei er in der Person von Ingenieur Studer in Thun gefunden, der in den nächsten Tagen seine Arbeiten beginnen solle. Inzwischen scheint sich das Initiativkomitee auch erweitert zu haben, denn als Präsident unterzeichnet Regierungsstatthalter Jakob Affolter, als Sekretär Fürsprecher Alfred Scheurer. Beide werden 1866 nicht als Initianten aufgeführt.

Das Initiativkomitee begründete seine Forderung damit, eine Linienführung über Sumiswald–Huttwil–Willisau nach Luzern oder Sursee–Cham–Zug (je nach Lage des projektierten Knotenpunktes der Gotthardbahn), käme nicht nur der betroffenen Landesgegend zugute, sondern auch der Staatsbahn. Zudem würde durch die Unterstützung des Kantons ein Landesteil im eigenen Territorium erschlossen, der von rund 50 000 Personen bewohnt sei.

Vom technischen Standpunkt aus sei die Strecke durch das Unteremmental zwar knapp zwei Wegstunden länger, dafür seien die Terrainverhältnisse einfacher, die Maximalsteigung würde bloss fünfzehn Promille betragen und nicht zwanzig wie im Entlebuch. Durch die günstigeren Steigungsverhältnisse würde der Fahrzeitverlust, der aus der längeren Strecke resultiert, ausgeglichen.

Für das Unteremmental aber sei die Eisenbahn «unerlässlich notwendig». Ohne sie würde die Gegend noch weiter absinken, der Wegzug von Handel, Industrie und Kapital würde sich fortsetzen, zurück blieben die Armut und Geistesarmut einer rein landwirtschaftlichen Gegend ohne Berührung und Anregung von aussen.

Offenbar waren die Auswirkungen der fehlenden Eisenbahnen bereits spürbar geworden. Eine Korrespondenz im «Unter-Emmentaler» spricht 1876 von «drei schwerwiegenden Häusern», die aus Sumiswald weggezogen seien, und 1882 schreibt Pfarrer Kasser, dass die bedeutenden Leinwand- und Käsefirmen an die Eisenbahnlinien gezogen seien. Namentlich bekannt sind die Leinwandfirma Schmid in Eriswil (nach Burgdorf) und das Käsehandelshaus Sommer in Häusernmoos (nach Langenthal). Die Bevölkerung im Amt Trachselwald stagnierte seit 1850, während sie im ganzen Kanton um neun Prozent gestiegen war, im Amt Bern gar um 18 Prozent. Die Bevölkerung im Amt Biel hatte sich im gleichen Zeitraum verdoppelt.[21]

Diese Tatsachen hatten offenbar zu einem Meinungsumschwung in gewissen Teilen der Bevölkerung geführt. Die Initianten konnten jedenfalls berichten, Versammlungen hätten gezeigt, dass im Volk ein Interesse an der Bahnverbindung vorhanden sei.

Gegen diese neue Variante machte jedoch der Kanton Luzern mobil, der sich natürlich die Gelegenheit nicht entgehen lassen wollte, auf relativ günstige Art und Weise zu einer Bahnlinie durch das Entlebuch zu kommen. In einem Schreiben vom 27. Oktober machte der Luzerner Regierungsrat klar, dass die gesprochenen zwei Millionen Franken ausschliesslich für die Linie durch das Entlebuch bestimmt seien. Für jede andere Linie, also auch via Huttwil–Sursee oder Huttwil–Willisau, würde der zugesicherte Beitrag dahinfallen. Der Kanton Luzern lehnte selbst Verhandlungen über eine andere Linienführung vor dem Bau der Entlebuchbahn ab, schloss aber für später nicht aus, für eine Verbindung von Langenthal über Huttwil nach Sursee oder Wolhusen Hand zu bieten.[22]

Die drei Varianten

Inzwischen hatte Ingenieur Studer seine Arbeit aufgenommen. Da die Zeit eilte, besichtigte er das Gelände zwischen Emmenmatt und Sursee in einem einzigen Tag. Darauflegte er drei Varianten für die geplante Linie vor.[23] Der Experte der Eisenbahndirektion, J. Cuttat, berichtete darüber seinen Vorgesetzten nach einem Treffen mit Mitgliedern des Initiativkomitees.[24]

Wäre die erste Variante verwirklicht worden, so sähe die Fahrt von Bern Richtung Gotthard ungefähr so aus: Nach der Fahrt via Konolfingen und Signau würde die Bahn von Emmenmatt aus dem rechten Emmeufer bis nach Zollbrück folgen. Dort begänne der Zug leicht zu steigen und würde nach einem 670 Meter langen Tunnel durch den Ramseiberg Grünenmatt erreichen. Von der Station Sumiswald ginge die Fahrt weiter mit 20 Promille Steigung, um nach drei Kilometern den Kulminationspunkt in Weier zu erreichen. Von dort hätte der Zug ohne aufwendige technische Kunstbauten Huttwil erreichen können.

Wäre Variante 2 verwirklicht worden, würde uns der Zug von Bern aus wieder bis nach Emmenmatt führen. Statt aber dort dem Gefälle der Emme zu folgen, würde er sofort an den rechten Hang des Tales wechseln und diesem entlang sanft ansteigen. Dadurch hätten die Überschwemmungsgebiete der Emme gemieden und der Tunnel durch den Ramseiberg auf 400 Meter verkürzt werden können. Nach der Überquerung des Heimisbach würden wir vom Dorfplateau von Trachselwald aus auf einem 200 Meter langen und 30 bis 35 Meter hohen Viadukt über das Tal der Grüne die Station im Dorf

Blick von der Hohlen auf Huttwil um die Jahrhundertwende. In der rechten Bildhälfte ist die Bahnhofanlage zu erkennen.

Sumiswald erreichen. Von dort müsste die Lokomotive dann nur noch eine Steigung von zehn Promille bewältigen, um die Weierhöhe zu erklimmen.

Die dritte Variante schliesslich war eine Untervariante des ersten Vorschlages. Sie sah die Verlegung des Bahnhofes Sumiswald nach Grünenmatt vor. Dadurch hätte die weitere Strecke an den Hang des Münnebergs verlegt werden können, womit sich die Steigung auf 16,5 Promille hätte reduzieren lassen, sofern am Kulminationspunkt in Weier zusätzlich ein 760 Meter langer Tunnel gebaut worden wäre.

Von Huttwil aus hätte die Fahrt weiter nach Sursee geführt. Auch dieser Abschnitt hätte keine technischen Probleme für den Bahnbau mit sich gebracht. Sursee wurde als Endpunkt gewählt, weil die Unteremmentaler Initianten den Kreuzungspunkt der Gotthardbahn im südlichen Zugerseeraum erwarteten. Über die Fortsetzung der Linie bis dorthin hatte man sich allerdings noch keine Gedanken gemacht.

Cuttat bedauerte in seinem Bericht, dass das Unteremmentaler Projekt sich in Konkurrenz zur Entlebuchbahn befand. Sowohl von den technischen

Bedingungen her wie von der Potenz der betroffenen Ortschaften würde es eine gründlichere Beschäftigung verdienen. Der Experte zeigte sich beeindruckt von der Arbeit, die das Unteremmentaler Komitee und Ingenieur Studer in kurzer Zeit geleistet hatten. Technisch sei die Unteremmentalbahn zwar länger als die Entlebucher Linie, die geringeren Steigungen sprächen aber für die erstere. Die Kosten dürften in beiden Fällen etwa gleich sein, dafür verspreche das Unteremmental dank mehr als doppelt so grosser Bevölkerung und grösserem Reichtum an Handel und Industrie wirtschaftlich mehr Ertrag. Aus diesem Grund empfahl Cuttat, den Entscheid über die Subvention für die Entlebuchbahn zu verschieben, bis die Studien des Unteremmentals vervollständigt sein würden.

Die entscheidende Grossratsdebatte

Im Hinblick auf die Entscheidung im Grossen Rat stellte sich die Frage nach dem Wortführer der Bewegung aus dem Unteremmental. Der Mann, der für dieses Amt wie vorbestimmt schien, war Karl Karrer. Der Sumiswalder Fürsprecher sass seit 1848 im Nationalrat, seit 1850 auch im Grossen Rat. 1861/62 hatte er die Volkskammer präsidiert und seine Stellung in der Politik war so bedeutend, dass ihn Erich Grüner als «Magnaten des Emmentals» charakterisierte. Allerdings war er, wie wir bereits erfahren haben, auch mit der Ostwestbahn und der offiziellen bernischen Eisenbahnpolitik sehr eng verknüpft und kam deshalb als Wortführer der Unteremmentaler Opposition nicht in Frage. Zudem stand er nun, 1871, vor einem weiteren Höhepunkt seiner politischen Karriere, war er doch zum Grossratspräsidenten gewählt worden und sollte dieses Amt genau an dem 2. November antreten, an dem auch der Entscheid über die Bern–Luzern-Bahn traktandiert war.[25]

So wurde ein anderer Sumiswalder Fürsprecher, Alfred Scheurer, in diese Rolle gedrängt, obschon für ihn damals, wie er später in seinen Lebenserinnerungen bekannte, Eisenbahnen «böhmische Dörfer» waren. Er war 1871 in den Grossen Rat gewählt worden. Sein Urteil über seine Mitstreiter fällt allerdings wenig schmeichelhaft aus. Er habe wenig brauchbare Hilfe gehabt, schreibt er. Der grosse Haufen habe wenig helfen und höchstens herumzanken können, wo in ihrer Ortschaft der Bahnhof hinkommen sollte. Scheurer fasste seine Argumente in der Broschüre «Der Kanton Bern und die Entlebuchbahn» zusammen, die leider nirgends mehr erhalten zu sein scheint. Er

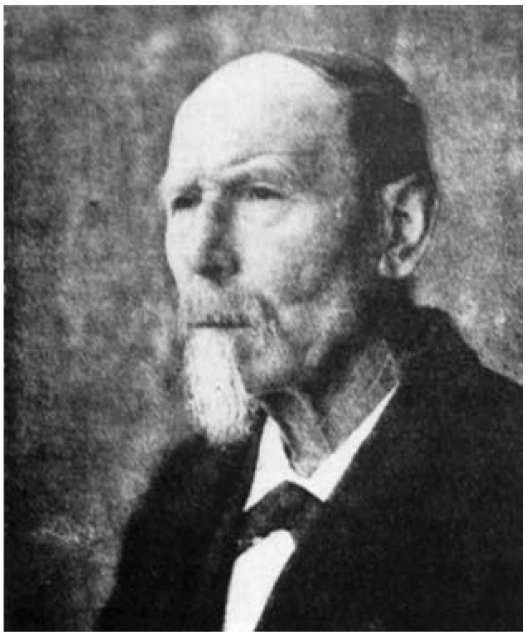
musste allerdings, wie er ebenfalls in seinem Lebensrückblick festhielt, bald einmal einsehen, dass der Vorsprung des Entlebuchprojektes zu gross und es in den einflussreichen Kreisen zu stark verankert war, als dass das Unteremmental noch eine Chance gehabt hätte.[26]

Trotzdem setzte er sich in der Grossratsdebatte vom 2./3. November noch einmal mit allen Kräften dafür ein.[27] Dort musste er allerdings gegen die Regierung und die vorberatende Kommission antreten, die beide seinen Verschiebungsantrag auf die nächste Session im Januar 1872 ablehnten. Entscheidend für diese Haltung hatte sich der Vorbehalt des Kantons Luzern ausgewirkt. Eine weitere Verschiebung könnte vom Nachbarstand als Wortbruch interpretiert werden, befürchtete Eisenbahndirektor Jolissaint. Als weiterer Nachteil erwies sich, dass inzwischen der Kreuzungspunkt der Gotthardbahn in Arth-Goldau fixiert worden war. Dadurch lief die Fortsetzung der Linie nach Sursee ins Leere und Scheurer musste viel Energie darauf verwenden, klar zu machen, dass eine Linienführung via Wolhusen nach Luzern ebenso problemlos möglich wäre.

Scheurer wurde unterstützt durch Petitionen von praktisch sämtlichen Gemeinden des Langetentales. Er wehrte sich gegen den Vorwurf, mit seinem Eintreten für die Unteremmentaler Linie Kirchturmpolitik zu betreiben, sie liege vielmehr im Interesse der bernischen Eisenbahn- und Finanzpolitik. Er wiederholte noch einmal die Vorteile in wirtschaftlicher und technischer Beziehung und rief die Grossräte auf, der nun enthusiastischen Bevölkerung des Unteremmentals und des Oberaargaus eine Chance zu geben.

Scheurer erhielt Schützenhilfe vom Huttwiler Samuel Scheidegger, der darauf hinwies, dass das Unteremmental vorderhand noch keine Subventionen verlange, sondern nur etwas Zeit, um sein Projekt auf einen vergleichbaren Stand wie die Entlebuchbahn zu bringen. Es sei für den Kanton Bern klüger, seine Finanzen auf dem eigenen Gebiet zu verbauen. Unter diesem Gesichtspunkt sei es sehr verständlich, dass der Kanton Luzern auf der Entlebuchlinie beharre.

Zur Bekämpfung der Unteremmentaler Opposition meldete sich der damals wichtigste Eisenbahnpolitiker Berns überhaupt, Bankpräsident Jakob Stämpfli, zu Wort. Der Vater des sogenannten Zweiliniensystems, das der Ostwestbahn zugrunde gelegen hatte, sah dieses durch die Nähe der Unteremmentaler Linie zur Zentralbahn gefährdet. Er verschwieg allerdings, dass es durch die Mitbenutzung der Zentralbahngeleise von Zollikofen bis Gümligen sowieso schon durchbrochen war.



Alfred Scheurer (1840–1921) war der Anführer der Unteremmentaler Eisenbahnbewegung des Jahres 1871.

Dem Unteremmental machte Stämpfli Hoffnung auf eine Realisierung der Linie Burgdorf–Langnau und auf die geplante Transitbahn von der französischen Ostbahn durch den Jura über Langenthal und Huttwil nach Wolhusen, die der Gegend viel besser dienen würden als die «Schlangenlinie» über Sumiswald und Huttwil. Dem hielt Scheurer entgegen, dass diese Bahnen das Unteremmental nur je am Rande berühren würden und deshalb weniger wert seien als das vorliegende Vorprojekt.

Die Debatte musste vertagt und am 3. November fortgesetzt werden. Während der dazwischenliegenden Nacht versuchten beide Seiten, noch unentschlossene Räte auf ihre Seite zu ziehen, nicht immer mit ganz feinen Mitteln, wie es scheint. So beklagte sich Scheurer später, man habe ihn geheissen, bei seinen Leisten zu bleiben, Kostennoten zu machen und sich nicht in Eisenbahnsachen zu mischen. Er sei auch verhöhnt worden, und sein Projekt sei schlicht als «Blödsinn» abqualifiziert worden.[28]

In der Abstimmung, die auf Antrag von Ulrich Hess, Dürrenroth, unter Namensaufruf erfolgte, unterlag der Antrag Scheurers mit 91 zu 102 Stimmen. Interessant ist eine Aufschlüsselung der Stimmen nach Landesgegend: Während das Emmental geteilt war – Trachselwald und Burgdorf waren für den Antrag, Signau und Konolfingen dagegen – finden wir das Oberland, das

Seeland und den Oberaargau auf der befürwortenden Seite, die Region Bern und den Jura, die beide durch die Linie Biel–Bern–Langnau gut erschlossen wurden und ihre Verbindung zum Gotthard möglichst rasch realisieren wollten, auf der ablehnenden.

An dieser Stelle drängt sich noch ein Wort zur Stellung von Karl Karrer auf. Ihm wird in der Sumiswalder Ortsgeschichtsschreibung die Schuld am Scheitern der Unteremmentaler Bahn zugeschrieben.[29] Dieser Vorwurf hält einer Überprüfung aufgrund der Quellen nicht stand. Wohl war Karrer stark mit der Ostwestbahn verknüpft, doch wird nirgends spürbar, dass er sich gegen eine Linienführung durch das Amt Trachselwald gewehrt hätte. Mehrmals sagt er selbst, diese Variante wäre eigentlich die vorgegebene gewesen. Doch sie scheiterte am Desinteresse und am Widerstand der Bevölkerung.

Als dann die Stimmung im Unteremmental doch noch kehrte, war es für ihn natürlich schwierig, die Front zu wechseln, ohne bei seinen bisherigen Mitstreitern in der bernischen Eisenbahnpolitik das Gesicht zu verlieren. Zudem waren ihm zu diesem Zeitpunkt die Hände gebunden, da er das Grossratspräsidium innehatte. Selbst sein Gegenspieler Scheurer erhebt nicht den Vorwurf, Karrer habe das Projekt seines Landesteils gebodigt. Er schreibt in seinen Lebenserinnerungen lediglich, man habe «froh sein müssen, wenn er den Bestrebungen der Gegend nicht direkt entgegenwirkte, sondern sich mehr neutral verhielt».[30]

Ganz widerlegt werden kann auch die Behauptung, Karl Karrer habe als Grossratspräsident den Stichentscheid gegen das Unteremmental gegeben. Denn das Ergebnis der Abstimmung lautete, wie bereits gesagt, 91:102, und aus dem Protokoll des Namensaufrufs geht eindeutig hervor, dass Karrer mit sämtlichen Grossratskollegen aus dem Amt Trachselwald für Scheurers Verschiebungsantrag gestimmt hat.

Es war für das Unteremmental ein schwacher Trost, dass seine Kritik am Projekt der Entlebuchbahn sich nachträglich mehr als bewahrheitete. Der Kostenvoranschlag für den Bau der Entlebuchbahn wurde beträchtlich überschritten und auch der Betrieb brachte nicht die versprochenen Erträge. Die Tatsache, dass die Regierung unter Missachtung ihrer Finanzkompetenzen Vorschüsse an die Gesellschaft ausbezahlt hatte, führte 1878 zu ihrem Sturz. Für den Anführer der Unteremmentaler Bewegung, Alfred Scheurer, bedeutete dies die Wahl in die neue Regierung und den Anfang einer glanzvollen Karriere als bernischer Finanz-und Eisenbahndirektor.

Der Bahnhofplatz in Huttwil um die Jahrhundertwende.

Wie sehr sich die Stimmung im Amt Trachselwald unterdessen geändert hatte, kann an den Ergebnissen dreier Volksabstimmungen abgelesen werden, die im Nachgang der Ereignisse um die Entlebuchbahn 1877 stattfanden: Der Erwerb der Bern–Luzern-Bahn durch den Staat war im ganzen Kanton mit 56,8 Prozent Ja-Stimmen angenommen worden. Das Amt Trachselwald dagegen lehnte ihn mit 70,3 Prozent Nein-Stimmen ab. In der Gemeinde Huttwil fanden sich gar nur 11 Ja-Stimmen (1,4 Prozent). Die Vorschüsse für die Entlebuchbahn und der Finanzplan des Kantons wurden im Gesamten mit 70,7, respektive 69,7 Prozent Stimmanteil abgelehnt. Das Amt Trachselwald verzeichnete 92,5 und 91,5 Prozent Nein-Stimmen. In den Huttwiler Urnen fanden sich gar nur 5, respektive 4 Ja-Stimmen (0,9/0,7 Prozent).[31] Mit diesen Ergebnissen stand das Amt Trachselwald im Kanton einzigartig da.

Das Eisenbahn-Subventionsdekret von 1874

Im Anzeichen dafür, dass die Eisenbahnfrage Politiker und Bevölkerung des Unteremmentals nicht mehr gleichgültig liess, kann in der Tatsache gesehen werden, dass sofort nach der Ablehnung des Bahnprojektes im Grossen Rat

Anstrengungen unternommen wurden, die Bahnverbindung auf anderem Weg doch noch zu erreichen. Am 12. November 1871 fand in Kalchofen, Gemeinde Hasle, eine Eisenbahnversammlung statt. Sie beschloss die Fusion der Eisenbahnprojekte Burgdorf–Langnau und Burgdorf–Sumiswald–Huttwil. Sie setzte ein Komitee ein, das den Auftrag erhielt, die Vorstudien in Auftrag zu geben und die dafür notwendigen Geldmittel zu beschaffen. Als Präsident zeichnete Alfred Scheurer.

Die Grossräte der Ämter Burgdorf, Signau und Trachselwald beschlossen an einer Zusammenkunft am Rand der Februarsession 1872, die Fusion der beiden Bahnprojekte und die gemeinsame Ausführung der Vorstudien zu unterstützen.[32] Doch während die Vorarbeiten für die Bahnverbindung Burgdorf–Langnau in der Folge relativ zügig voranschritten, vernimmt man von der Abzweigung nach Sumiswald und Huttwil nichts mehr.

Verantwortlich dafür mag sein, dass man sich im Langetental unterdessen auf ein anderes Transitprojekt Hoffnung machen durfte, das eine Eisenbahnverbindung nach Langenthal gebracht hätte. Den Anschluss an das Eisenbahnnetz in diese Richtung zu suchen, scheint bereits seit dem Bau der Zentralbahn in einigen Huttwiler Köpfen herumgespukt zu haben. Zwischen 1868 und 1870 hatte ein Komitee in Huttwil versucht, eine Verbindung von Langenthal nach Huttwil zu realisieren, doch die berechnete Bausumme von drei Millionen Franken liess das Projekt wieder in weite Ferne rücken.

Dann stand Frankreich nach dem Verlust von Elsass-Lothringen plötzlich ohne direkten Anschluss seiner Ostbahn an die Schweiz und damit in Richtung des geplanten Gotthardurchstichs da. Man erwartete nun, dass die französische Ostbahn diese Verbindung von Belfort aus über Delle und Delémont wieder suchen würde. Eine Eisenbahnlinie von dort an den Vierwaldstättersee durfte deshalb mit französischer Unterstützung rechnen. Eine gut besuchte Volksversammlung in Langenthal am 17. Dezember 1871 bestellte zu diesem Zweck ein interkantonales Initiativkomitee aus den Kantonen Bern, Luzern und Solothurn mit dem Oberaargauer Nationalrat Johann Bützberger als Präsidenten.

Die Ingenieure Liardet (Jurabahn), Zschokke (Aarau) und Studer (Thun) erarbeiteten ein Vorprojekt für diese Jura–Gotthard-Bahn. Die Linie Delémont–Moutier–Klus–Langenthal–Huttwil–Willisau–Luzern–Flüelen sollte 159,5 Kilometer lang werden und ein Anlagekapital von 43 Millionen Franken erfordern. Im September 1873 erhielt das Initiativkomitee eine Konzession der eidgenössischen Räte.

Unterdessen hatten verschiedene Subventionsbegehren für Eisenbahnprojekte auch den Kanton zum Handeln gezwungen. Bisher hatte Bern 230 Kilometer Eisenbahngeleise auf seinem Territorium mit Aktienbeteiligungen von 27 Millionen Franken unterstützt. Damit waten rund zwei Fünftel der Bevölkerung in den Genuss eines Eisenbahnanschlusses in ihrer Gemeinde gekommen. Die weiteren Projekte sollten nun nach einem einheitlichen Grundsatz unterstützt werden, der in einem Dekret festgehalten werden sollte.

Um in dieses Eisenbahn-Subventionsdekret aufgenommen zu werden, bildete sich in Huttwil erneut ein Eisenbahnkomitee. Dieses liess sich von der Jura–Gotthard-Bahn die Konzession für das Teilstück Langenthal–Huttwil übertragen. Ingenieur Studer, den wir bereits von der Unteremmentalbahn her kennen, führte die Vorarbeiten weiter. Aufgrund dieser Unterlagen wurde ein Subventionsbegehren von 1,2 Millionen Franken an die Anlagekosten von drei Millionen Franken eingereicht. Die Jura–Gotthard-Bahn behielt sich ein Rückkaufsrecht für den Fall der Realisierung der ganzen Linie vor. Stationen waren im Hinblick auf den Transitcharakter der Linie lediglich in Lotzwil, Madiswil-Kleindietwil, Rohrbach und Huttwil vorgesehen, in Erwägung gezogen wurde auch eine Verpachtung des Betriebes an die Bern–Luzern-Bahn.[33]

Im Subventionsdekret waren zwei Kategorien vorgesehen: Für eingehend ausgearbeitete Projekte war die Unterstützung mit einem festen Beitrag eingesetzt, während den noch ungenügend vorbereireten Vorhaben eine Subvention von maximal einem Viertel der Anlagekosten oder 50 000 Franken pro Kilometer der auf bernischem Territorium gebauten Strecke zugesichert werden sollte.

Die vom Huttwiler Komitee gewünschte Subvention hätte eine Einreihung in die erste Kategorie erfordert. Die Regierung hielt aber namentlich die Rentabilitätsberechnungen noch für zu wenig ausgereift und beantragte deshalb lediglich eine Aufnahme in die zweite Kategorie. Zusätzlich wollte sie die Unterstützung von der Bedingung abhängig machen, dass die Fortsetzung an die Staatsbahn nach Wolhusen sichergestellt sei, weil sie dies als Voraussetzung für einen rentablen Betrieb für nötig hielt.

In der Grossratsdebatte wehrte sich Grossrat Lehmann aus Lotzwil für die Aufnahme in die erste Kategorie und die Zusicherung einer Subvention von 800 000 Franken. Er hob hervor, dass der Bau der Bahn seinerzeit bereits von der Zentralbahn offeriert worden sei. Das Komitee habe aber darauf verzich-

tet, weil es der Jura–Gotthard-Bahn den Vorzug gab, die die Fortsetzung Richtung Wolhusen in die Staatsbahn lenken wolle. Nun drohe die Talschaft durch die Langenthal–Wauwil-Bahn, die die Zentralbahn projektierte, um die Jura–Gotthard-Bahn zu verhindern, abgeschnitten zu werden.

Der Antrag Lehmann wurde von Eisenbahndirektor Hartmann bekämpft. Die Bedingung betreffend Fortsetzung der Bahn Richtung Luzern wurde jedoch dadurch abgeschwächt, dass nur die Fortsetzung nach Wolhusen vorgeschrieben wurde, nicht jedoch die Sicherstellung des Baues. Damit konnte verhindert werden, dass ein Anschluss an die Zentralbahn in Sursee gesucht wurde. Um diesen Kompromiss nicht zu gefährden, zog Lehmann seinen Antrag zurück.

Ins Subventionsdekret aufgenommen wurde ebenfalls eine Linie, die von der geplanten Emmentalbahn in Lützelflüh-Goldbach Richtung Sumiswald–Huttwil abzweigen sollte. Sie lag erst in Form eines groben Vorprojektes des Handels- und Gewerbevereins Sumiswald vor und wurde deshalb ebenfalls in die zweite Kategorie aufgenommen. Grossrat Karl Karrer beantragte sogar, die Fortsetzung von Lützelflüh nach Worb an die Staatsbahn ebenfalls aufzunehmen, um so die Unteremmentalbahn doch noch zu verwirklichen. Er musste seihen Antrag aber ebenfalls zurückziehen. Die Linie Lützelflüh–Sumiswald–Huttwil wurde ins Dekret aufgenommen, wurde nachher jedoch offensichtlich nicht weiterverfolgt.[34]

Die Bahnlinie Burgdorf–Langnau, die in die erste Kategorie aufgenommen worden war, konnte in der Folge recht zügig geplant und gebaut werden. An vorderster Front wirkte Nationalrat Karl Karrer mit. Am 11. Mai 1881 konnte die Bahn eröffnet werden. Auf einer Tafel an der Station Ramsei brachten die Bewohner des Grünentales den Passagieren des Eröffnungszuges ihr Bedauern darüber zum Ausdruck, dass sie weiterhin sieben Achtel Wegstunden und mehr vom Bahnanschluss entfernt blieben.[35]

Auf der Ostseite des Amtes Trachselwald erweiterte sich das Huttwiler Initiativkomitee an einer Versammlung am 22. Oktober 1874 in Kleindietwil um Vertreter der Einwohner- und Burgergemeinden aus dem Langetental. Es liess im Mai und Oktober 1875 Frequenzzählungen des Strassenverkehrs in Madiswil machen und verhandelte mit einem Initiativkomitee in Willisau über die Fortsetzung der Linie nach Wolhusen.

Die unerbittliche Konkurrenz zwischen den Eisenbahngesellschaften führte Mitte der siebziger Jahre zu einer Krise im Eisenbahnbau, die in der Folge den Bau des Projektes für die Langenthal–Huttwil-Bahn verhinderte.

Postkurse von Huttwyl und Umgebung.
vom 15. Oktober 1888 an.

Huttwyl-Langenthal.

	I.	III.	IV.	VII.
Eriswyl ab	4.35			3.45
Huttwyl	5.—	9.30	1.50	4.10
Rohrbach	5.35	10.05	2.25	4.45
Kl.-Dietw.	5.50	10.20	2.40	5.—
Madiswyl	6.05	10.35	2.55	5.15
Lotzwyl	6.25	10.55	3.15	5.35
Langenth.	7.—	11.30	3.50	6.10
Olten	7.44	3.20	5.55	7.15
Bern	9.50	1.30	6.14	9.10

Langenthal-Huttwyl.

	II.	IV.	VI.	VIII
Bern ab	6.10	9.05	1.30	5.10
Olten	7.37	11.45	11.45	6.50
Langenthal	8.35	1.—	3.30	8.—
Lotzwyl	9.10	1.35	4.05	8.35
Madiswyl	9.30	1.55	4.25	8.55
Kl.-Dietw.	9.50	2.15	4.45	9.15
Rohrbach	10.05	2.30	5.—	9.30
Huttwyl an	10.50	3.15	5.45	10.15
Eriswyl	11.25		6.20	

Huttwyl-Sumiswald.

	M.
Huttwyl ab	5,10
Dürrenroth	6,00
Waltrigen (Hänsernmoos)	6,35
Weyer	6,50
Sumiswald an	7,20

Sumiswald-Huttwyl.

	A.
Sumiswald ab	4,15
Weyer	4,55
Waltrigen (Hänsernmoos)	5,10
Dürrenroth	5,30
Huttwyl an	6,15

Huttwyl-Willisau.

	M.
Huttwyl ab	5,25
Zell	6,15
Willisau an	7,00

Willisau-Huttwyl.

	A.
Willisau ab	7,50
Zell	8,45
Huttwyl an	9,35

Gondiswyl-Langenthal.

	M.
Gondiswyl ab	7,00
Reifiswyl	7,30
Melchnau	7,40
Steckholz	8,15
Langenthal an	8,30

Langenthal-Gondiswyl.

	A.
Langenthal ab	7,10
Steckholz	7,30
Melchnau	8,00
Reifiswyl	8,25
Gondiswyl an	9,00

Eisenbahnfahrplan und Postkurse.

Huttwyl-Langenthal.

		V.	V.	N.	N.
Huttwyl	Abg.	6.31	10.52	1.49	5.47
Rohrbach	„	6.40	11.01	1.59	5.56
Kleindietwyl	„	6.46	11.07	2.06	6.02
Lindenholz	„	6.50	11.11	2.11	6.06
Madiswyl	„	6.55	11.16	2.17	6.11
Gutenburg	„	7.00	11.21	2.22	6.16
Lotzwyl	„	7.04	11.25	2.27	6.20
Langenthal	Ank.	7.12	11.33	2.35	6.28

Langenthal-Huttwyl.

		V.	N.	N.	N.
Langenthal	Abg.	7.28	12.25	2.55	7.33
Lotzwyl	„	7.36	12.33	3.06	7.41
Gutenburg	„	7.41	12.38	3.11	7.46
Madiswyl	„	7.47	12.44	3.19	7.52
Lindenholz	„	7.53	12.50	3.26	7.58
Kleindietwyl	„	7.58	12.55	3.32	8.03
Rohrbach	„	8.05	1.02	3.41	8.10
Huttwyl	Ank.	8.18	1.15	3.55	8.23

Huttwyl-Zell-Willisau.
Huttwyl Abg. | 8.30 | 4.30 ‖ Willisau Ank. | 10.00 | 6.00

Willisau-Zell-Huttwyl.
Willisau Abg. | 8.20 | 4.00 ‖ Huttwyl Ank. | 10.00 | 5.40

Huttwyl-Sumiswald.
Huttwyl Abg. | 6.00 ‖ Sumiswald Ank. | 8.10

Sumiswald-Huttwyl.
Sumiswald Abg. | 3.35 ‖ Huttwyl Ank. | 5.35

Dürrenro.h-Huttwyl-Gondiswyl.
Dürrenroth Abg. | 5.35 ‖ Huttwyl (Bahnhof) Ank. | 6.20
Huttwyl (Postb.) Abg. | 8.35 ‖ Gondiswyl Ank. | 9.15

Gondiswyl-Huttwyl-Dürrenroth.
Gondiswyl Abg. | 12.40 ‖ Huttwyl (Postb.) Ank. | 1.20
Huttwyl (Bahnh.) Abg. | 8.25 ‖ Dürrenroth Ank. | 9.15

Wyßachengraben-Huttwyl.
Wyßachengr. Abg. | 5.35 | 4.50 ‖ Huttwyl Ank. | 6.25 | 5.40

Huttwyl-Wyßachengraben.
Huttwyl Abg. | 8.15 | 8.15 ‖ Wyßachengr. Ank. | 9.05 | 9.10

Eriswyl-Huttwyl.

Eriswyl	Abg.	5.45	10.10	1.05	5.00
Huttwyl	Ank.	6.05	10.30	1.25	5.20

Huttwyl-Eriswyl.

Huttwyl	Abg.	8.30	1.30	4.10	8.35
Eriswyl	Ank.	9.00	2.00	4.40	9.05

Links: Der Fahrplan der Postverbindungen der Region Huttwil vor dem Bahnbau (15. Oktober 1888).
Rechts: Der erste Fahrplan der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Postkurse ab 1. November 1889.

Die betroffenen Gemeinden lehnten Beiträge an die Kosten eines detaillierteren Vorprojektes ab, mit dem Einsparungsmöglichkeiten hätten abgeklärt werden sollen. Lediglich Rohrbach stimmte seinem Anteil zu.

Unter diesem Eindruck beschloss das Komitee am 18. Januar 1876 im «Kreuz» in Langenthal, seine Tätigkeit einzustellen, bis die Zeiten für den Eisenbahnbau wieder günstiger sein würden. Auch das Komitee für die Jura–Gotthard-Bahn löste sich im Dezember 1877 unverrichteter Dinge auf.[36] Als kleiner Trost blieb dem Langetental, dass auch die Zentralbahn ihr Projekt Langenthal–Wauwil stoppen musste, obschon bei Altbüron der Bau eines Tunnels bereits weit fortgeschritten war. So blieb man zwar weiterhin ohne Eisenbahnanschluss, wurde aber auch nicht in nächster Nähe umfahren.

Die Schmalspur-Strassenbahn

Die Anregung für eine Wiederaufnahme der Projektierung kam von aussen: Die Zentralbahn-Ingenieure Riggenbach und Burri hatten von Liestal nach Waldenburg die erste Schmalspur-Strassenbahn der Schweiz gebaut und gelangten nun an das Initiativkomitee mit der Idee, auch die Langenthal–Huttwil-Bahn mit dieser günstigen Technik zu erstellen. Das erweiterte Initiativkomitee beschloss am 23. August 1881 in Langenthal, auf die Anregung einzutreten, und erteilte den Auftrag für die nötigen Vorprojekte. Es erschien sogar nicht ausgeschlossen, dass die Zentralbahn das Projekt ausführen würde, ohne dass sich die Gemeinden finanziell engagieren müssten.[37]

Das Projekt lag im Februar 1882 vor. Nachdem auf der Waldenburgbahn wegen der geringen Spurbreite von nur 0,75 Metern ein Viehtransportwagen entgleist war, wurde für die LHB eine Spurweite von einem Meter vorgesehen. Langholz sollte aber weiterhin auf der Strasse transportiert werden. Die Geleise sollten in das bestehende Strassenbett eingebaut werden. Dies bereitete zwar etwelche Probleme, weil die Strasse nicht überall die nötige Breite von 7,3 Metern aufwies. An einer Stelle in Rohrbach war sie sogar nur fünf Meter breit. Ein problemloses Kreuzen mit entgegenkommenden Fuhrwerken wäre deshalb nicht möglich gewesen. Man hielt dies aber für vertretbar, sofern die Bahn in den Engnissen der Dörfer nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 7,5 Stundenkilometern verkehren und mit so wirksamen Bremsen ausgerüstet würde, dass die Züge auf sechs Meter Distanz anhalten könnten. Auf offener Strecke sollte immerhin eine Geschwindigkeit von 15 Stundenkilometern möglich sein.

Stationen waren in Langenthal, Lotzwil, Bad Gutenburg, Madiswil, Lindenholz, Kleindietwil, Rohrbach und Huttwil vorgesehen. Die Hochbauten sollten allerdings auf ein Minimum beschränkt werden. Der Billettverkauf und die Wartelokale sollten in den nächsten Wirtshäusern untergebracht werden, für den Güterverkehr waren lediglich kleine offene Rampen auf jeder Station sowie in Madiswil ein kleiner Güterschuppen vorgesehen. Damit zwei Züge kreuzen könnten, war in Madiswil zusätzlich ein Ausweichgeleise geplant.

Lediglich am Endpunkt in Huttwil sollte ein etwas grösserer Bahnhof mit einem Aufnahmegebäude, einer Lokomotivremise und einer Wasserstation gebaut werden. In Langenthal hoffte man, möglichst viel von der Infrastruk-

tur der Zentralbahn benützen zu können und bloss eine Lokomotivremise und eine Wasserstation errichten zu müssen.

Täglich sollten in beiden Richtungen im Winter drei, im Frühling und Herbst vier und im Sommer fünf Züge verkehren. Mehr gestatteten die Anschlussverhältnisse der Zentralbahn nicht. Dafür sollten zwei Lokomotiven, vier Personenwagen zu 30 Plätzen sowie sechs gedeckte und acht offene Güterwagen bestellt werden. Man hoffte, mit einer einfachen Besetzung des Zugspersonals auszukommen. Der Stationsdienst sollte durch geeignete Anwohner versehen werden.

In Huttwil sorgte die Frage des Bahnhofstandortes für eine Kontroverse zwischen dem Initiativkomitee und dem Gemeinderat. Im Projekt war dem Standort am Eingang des Städtchens der Vorzug gegenüber dem vis-à-vis der «Krone» gegeben worden. Die Gemeindeversammlung hatte jedoch auf Antrag des Gemeinderates einen Beitrag an die Projektierungskosten von einer Station beim damaligen Turnplatz auf der Hofmatt abhängig gemacht. Das Initiativkomitee kam diesem Wunsch aber nicht nach. Dies veranlasste den Gemeinderat zu einem Protestschreiben an den Regierungsrat, dem das Initiativkomitee inzwischen ein Subventionsgesuch eingereicht hatte. Er warf den Initianten vor, «ganz selbstsüchtige Zwecke zu verfolgen».[38]

Die Baukosten wurden auf 652 000 Franken veranschlagt. Vom Kanton wurde eine Subvention von 350 000 Franken erwartet. Dies waren zwar mehr als der im Subventionsdekret von 1874 vorgesehene Viertel der Baukosten, aber nur die Hälfte dessen, was der Kanton gemäss diesem Beschluss an die früher geplante Normalspurbahn hätte beitragen müssen.

Widerstand erwuchs dem Projekt auch in den Gemeinden des unteren Tales, wo die Bahn durch die engen Dorfdurchfahrten geführt werden sollte. Auch diese Gemeinden wandten sich mit Protestschreiben an den Grossen Rat. Im Grossen Rat wurde dem Komitee von Andreas Schmid, Burgdorf, dem Berichterstatter der vorberarenden Kommission, vorgeworfen, zu sehr «en petit comité» gearbeitet zu haben. Zudem war die Mitbenützung der Staatsstrasse nicht geregelt. Jakob Liechti, Rüegsauschachen, schlug sogar vor, angesichts des Widerstandes im Langetental die Strassenbahn durch das Emmental zu bauen und in Emmenmatt in die Bern–Luzern-Bahn einmünden zu lassen. Um all die offenen Fragen, speziell das Reglement über die Mitbenützung der Strasse, einer Lösung zuführen zu können, wurde der Beschluss über die Subventionierung vom Grossen Rat verschoben.[39]

Die Normalspur-Strassenbahn

In dieser Situation, da sich das Initiativkomitee von allen Seiten mit Widerstand konfrontiert sah, brachte erneut eine technische Neuerung neue Impulse. Im Oktober 1883 war die Seetalbahn eröffnet worden, die als Normalspurbahn auf der Strasse zwischen Lenzburg und Luzern verkehrte. Im November besuchte das Initiativkomitee die Bahn und besprach sich mit den dortigen Unternehmern.

Oberingenieur Theodor Lutz, der Erbauer dieser Bahn, legte dem Komitee an der Sitzung vom 25. November im Bad Gutenburg einen Bericht vor und gab die Zusicherung, wie bei der Seetalbahn englisches Kapital für den Bau beschaffen zu können. Da die Güter in Langenthal nicht umgeladen werden mussten, versprach diese Variante eine grössere Rendite bei nur unwesentlich höheren Kosten.

Das Komitee beschloss, das Schmalspurprojekt zugunsten dieser neuen Variante aufzugeben. Lutz erhielt den Auftrag, einen Kosten- und Rentabilitätsbericht auszuarbeiten.[40] Dieser lag im Januar 1884 vor.[41] Neben der breiteren Spur sah das Projekt auch grosszügigere Hochbauten vor. So sollten an allen Zwischenstationen kleine Aufnahmegebäude mit Güterschuppen und Verladerampe errichtet werden. Lediglich bei der Haltestelle Gutenburg sollte die Billettausgabe nach wie vor im Wirtshaus geschehen. Da gleichzeitig mit dem Trasseebau die Strasse saniert werden sollte, sollte eine Maximalgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern auf freier Strecke und 15 Stundenkilometern in den Ortschaften möglich sein.

Es wurden täglich fünf Züge in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Das Rollmaterial sollte aus drei Lokomotiven, acht Personenwagen, 16 Güterwagen, zwei Langholzwagen und zwei Postwagen bestehen. Die Baukosten wurden auf 1,14 Millionen Franken veranschlagt.

Damit die Frage der Subventionierung entschieden werden konnte, musste der Grosse Rat zuerst ein Dekret über die Mitbenützung des Strassenterrains ausarbeiten. Der vorberatenden Kommission gehörte auch der Präsident des Initiativkomitees, der Huttwiler Handelsmann Josef Zumsteg, an. Der Entwurf enthielt jedoch derart einschränkende Auflagen für die Bahnen, dass das Initiativkomitee beschloss, von der Idee der Strassenbahn abzukommen und auf die Idee einer Bahn mit eigenem Trassee zurückzukehren. Da die LHB die einzige Bahn gewesen wäre, für die das Dekret hätte angewendet werden sollen, trat der Grosse Rat auf dieses am 26. Mai 1884 gar nicht mehr ein.[42]

Das zweite Nomalspurprojekt

Am 8. Juni 1885 beriet das erweiterte Initiativkomitee in Kleindietwil die neue Situation. Während bei den Vertretern des oberen Tales die Notwendigkeit der Bahn unbestritten war, waren nun erstmals auch aus Langenthal positive Töne zu vernehmen: der Vertreter dieser Gemeinde äusserte sich befriedigt über die neue Lösung.[43] Von den drei Konkurrenten, die sich um die Ausarbeitung des Vorprojektes bemühten, wurde der Eisenbahnbaugesellschaft Herzog & Pümpin/Ritter/Egger, Bern/Biel/Langenthal, der Vorzug gegeben. Mit ihr konnte am 14. Dezember ein Präliminarvertrag abgeschlossen werden. Darin verpflichtete sich das Unternehmen, die Unterlagen für das Konzessionsgesuch und den Finanzausweis zu liefern, sowie das Bauprojekt anzufertigen und auszuführen.

Aufgrund dieses Vertrages wurde im Januar 1885 ein schriftliches Projekt vorgelegt. Es sah Stationen in Lotzwil, Madiswil, Kleindietwil, Rohrbach und Huttwil vor. Dazwischen sollten in Langenthal Ziegelhütte, Bad Gutenburg und Lindenholz Haltestellen eingerichtet werden, in Gutenburg mit einem Stossgeleise, in Lindenholz mit einem Güterschuppen und einem Ausweichgeleise. Beim Bahnhof Huttwil sollten auch die Dienstlokalitäten, eine Wagen- und Lokomotivremise mit Reparaturwerkstätte und Magazin erstellt werden.

An Rollmaterial sollten drei Lokomotiven mit 20 Tonnen Dienstgewicht, einer maximalen Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern und einer maximalen Zuglast von 70 Tonnen (exklusive Lokomotive) beschafft werden sowie fünf Personenwagen mit 50 Sitzplätzen, zwölf offene und sechs gedeckte Güterwagen, ein Gepäckwagen mit Postabteil und zwei Langholzwagen. Im Sommer waren fünf Züge in beiden Richtungen vorgesehen, im Winter nur vier.

Die Kosten für den Bau wurden auf 1,35 Millionen Franken, inklusive Landerwerb, veranschlagt. Im Präliminarvertrag hatte sich die Eisenbahnbauunternehmung verpflichtet, den Bau zu diesem Betrag zu übernehmen. Dafür sollte sie sich mit 150 000 Franken am Aktienkapital von 850 000 Franken beteiligen.[44]

Ab Februar lief die Aktienkapitalzeichnung. Doch während in Huttwil Private, Gemeinde und Korporationen die ihnen zugeteilten 150 000 Franken relativ rasch und ohne grössere Widerstände zeichneten, kamen die übrigen 100 000 Franken nur schleppend zusammen. Verschiedene Gemeinde-

versammlungen lehnten eine Beteiligung ab. Mitte Juli waren erst rund 230 000 Franken beisammen. Das Komitee hatte sich deshalb mit Einsparungsmöglichkeiten auseinanderzusetzen. Geprüft wurde insbesondere eine Aufhebung der Haltestelle in Langenthal (nachdem die Gemeinde eine Beteiligung abgelehnt hatte), eine Zusammenlegung der Stationen Kleindietwil und Lindenholz sowie die Reduktion der Lokomotiven von drei auf zwei.[45]

Im Juli wurde dem Kanton ein Subventionsgesuch für 450 000 Franken eingereicht. Die Zeit begann dem Komitee langsam davonzulaufen, war doch das Subventionsdekret von 1874, das die Grundlage für die Unterstützung bildete, bis am 28. Mai 1887 befristet. Nach dieser Grundlage standen der LHB zwar lediglich 337 500 Franken zu, ein Viertel der Baukosten. Das Komitee hoffte aber, davon profitieren zu können, dass als Folge des Bahnbaus die Strasse im Langetental nicht saniert werden musste, und deswegen zusätzlich 112 000 Franken zu erhalten.

Eisenbahndirektion, Finanzdirektion und Regierungsrat konnten sich diesem Ansinnen jedoch nicht anschliessen und beantragten, lediglich den vorgeschriebenen Viertel der Baukosten zu sprechen. Das Projekt sei noch zu wenig abgeklärt, begründete Eisenbahndirektor Stockmar vor dem Grossen Rat am 10. Februar 1886 diese Haltung. Das Initiativkomitee sollte gezwungen werden, ein angepassteres, rationelleres Projekt vorzulegen, das dann auch höher subventioniert werden könnte.

Auch in der weiteren Debatte stiess das Projekt auf Kritik. Andreas Schmid, Burgdorf, der Berichterstatter der Kommission, bemängelte das grosse Obligationenkapital von 500 000 Franken und die Tatsache, dass das gleiche Unternehmen, das das Bauprojekt ausgearbeitet hatte, auch die Ausführung übernehmen und sich schliesslich sogar am Aktienkapital beteiligen sollte. Die Mehrheit der Kommission hätte lieber eine Schmalspurbahn gesehen. Dieser Ansicht schloss sich auch Finanzdirektor Alfred Scheurer an, trotz freundschaftlichen Verbindungen zur betroffenen Gegend, wie der ehemalige Anführer der Unteremmentaler Bahnbewegung bekräftigte. Bisher habe ihn aber niemand davon überzeugen können, warum «nach Huttwil hinauf eine breitspurige ‹Gotthardbahn› zu bauen sei».

Eingelangten Petitionen aus Madiswil und Lotzwil, die eine Zurückweisung des Subventionsgesuches verlangten, mass Schmid dagegen wenig Bedeutung zu. Hinter den Begehren stünden vor allem Wirte, die um ihre Verdienste fürchteten. Dies zeige aber gerade das Bedürfnis einer Bahn im Tal. Immerhin konnte er sich den Vorwurf an die Huttwiler Initianten nicht

verkneifen, sie hätten bisher zu wenig die Zusammenarbeit mit dem ganzen Tal gesucht, zu sehr «en petit Comité» gearbeitet.

In dieser Situation nützte auch ein flammender Appell von Grossrat Ulrich Hess aus Dürrenroth nichts mehr, der dem Parlament die starke Abwanderung von Kapital und Intelligenz aus der betroffenen Gegend vor Augen führte und prophezeite, dass diese Entwicklung sich mit jedem Jahr, während dem das Tal ohne Eisenbahn dastehe, verschärfen werde. In der Abstimmung blieb der Rat mit 91:64 Stimmen beim Antrag der Regierung, ein Viertel der Baukosten zu subventionieren. Zusätzlich machte er die Auflage, dass das Obligationenkapital ein Drittel der Baukosten nicht überschreiten und das Bauunternehmen keine Aktien zeichnen dürfe.[46]

Mit diesem Entscheid fehlten dem Initiativkomitee noch immer rund eine Viertelmillion Franken Aktienkapital. Ein Versuch, diesen Betrag durch eine entsprechend höhere Beteiligung der Gemeinden aufzutreiben, scheiterte. Selbst Huttwil bewilligte lediglich die Hälfte der beantragten 100 000 Franken. Darauf legte Präsident Josef Zumsteg, einer der Initianten der ersten Stunde, der bereits dem Unteremmentaler Bahnkomitee von 1866 angehört hatte, sein Amt nieder. Er wurde durch Friedrich Scheidegger, Tabakfabrikant in Huttwil, ersetzt.

Unter der neuen Führung verlangten die Initianten im Oktober eine Besprechung mit einer Delegation des Regierungsrates und der grossrätlichen Eisenbahnkommission. An dieser Zusammenkunft in Burgdorf wurde ihnen empfohlen, den Kostenvoranschlag durch eine unabhängige Expertise überprüfen zu lassen. Dieses Gutachten, das in der Folge angeordnet wurde, zeigte, dass sich die Kosten auf 1,1 bis 1,2 Millionen Franken reduzieren liessen. Auf dieser Grundlage reichten die Initianten nach einer Zusammenkunft der Aktienzeichner am 5. Dezember in Huttwil ein neues Subventionsgesuch ein. Da die Frist des Eisenbahndekrets nicht mehr einzuhalten war, sollte dieses unabhängig von diesem behandelt werden. Erhofft wurde ein Beitrag von 400 000 bis 450 000 Franken.[47]

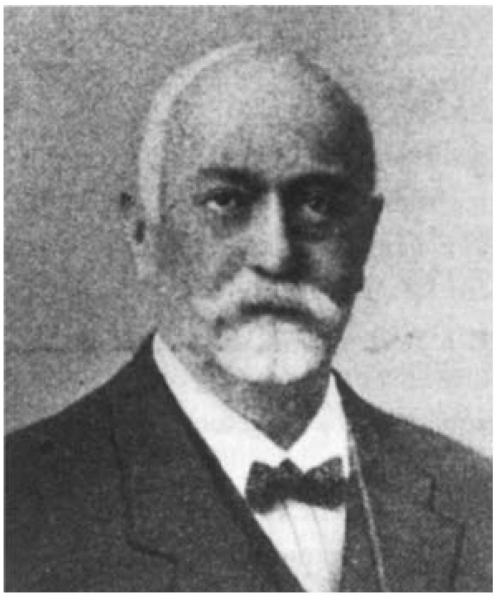
Die Regierung liess das Projekt noch einmal einer technischen Expertise unterziehen, die den Kostenrahmen bestätigte. Sie beantragte dem Parlament darauf eine Subvention in der Form einer Aktienzeichnung von 400 000 Franken oder einem Drittel der Baukosten. Ein zweites Drittel sollte durch Aktienzeichnung von Privaten und Gemeinden gedeckt werden. Das letzte Drittel schliesslich durfte durch die Aufnahme von Obligationen beschafft werden.

Auch im Grossen Rat wurde das Geschäft am 31. Mai 1887 bedeutend freundlicher aufgenommen als ein Jahr zuvor. Zwar gab es immer noch oppositionelle Stimmen wie die von Grossrat Ballif aus Bolligen, doch blieben sie in der Minderheit. Andreas Schmid, Berichterstatter der Kommission, Jurabahndirektor Marti und Finanzdirektor Scheurer stellten sich nun hinter das Vorhaben. Marti wies darauf hin, dass die Kosten gegenüber einer Schmalspurbahn nicht mehr stark differierten, weil nun anders als 1875 auch die Normalspurbahn als Regionallinie konzipiert sei, mit mehr Kurven und weniger Erdbewegungen. Trotzdem lasse man sich mit dieser Variante alle Möglichkeiten offen, sollte einmal eine Verlängerung nach Wolhusen gebaut werden und vom Weissenstein her doch noch eine Transitachse zustandekommen. Die Subvention passierte den Rat schliesslich in der von der Regierung vorgeschlagenen Form. [48]

Damit fehlten für die Sicherstellung des Aktienkapitals lediglich noch 70 000 Franken. Die Verteilung stiess zwar erneut auf wenig Gegenliebe, namentlich verweigerte Langenthal erneut einen Beitrag. Dies führt aber dazu, dass im oberen Tal die Privataktienzeichnung plötzlich einen unerwarteten Erfolg zeitigte, so dass das Ziel von 400 000 Franken sogar übertroffen wurde. Huttwil allein zeichnete Aktien für insgesamt 217 000 Franken, 115 000 Franken durch die Gemeinde und die Korporationen, 102 000 Franken durch Private.

Am 23. Oktober 1887 wählte eine Versammlung der Aktienzeichner im Stadthaus Huttwil einen provisorischen Verwaltungsrat, der an die Stelle des Initiativkomitees trat. Am 28. November genehmigte der Grosse Rat den Finanzausweis. Die erste ordentliche Generalversammlung der Aktionäre konnte am 16. Dezember feststellen, dass das Aktienkapital vollständig gezeichnet und die ersten 20 Prozent einbezahlt waren. Das Obligationenkapital konnte bei der Eidgenössischen Bank in Bern und der Basler Handelsbank beschafft werden. Weiter wurde der definitive, neunköpfige Verwaltungsrat gewählt, in den die Regierung bereits am 8. Dezember ihre zwei Staatsvertreter abgeordnet hatte.

Der Verwaltungsrat traf sich am 21. Dezember zur ersten Sitzung. Er wählte Grossrat Andreas Schmid, Burgdorf, zu seinem Präsidenten und Friedrich Scheidegger, Tabakfabrikant, Huttwil, zu dessen Stellvertreter. Die Direktion wurde bestellt mit Ingenieur Niklaus Morgenthaler, Kleindietwil, als Präsidenten, Grossrat Gottfried Scheidegger, Fabrikant aus Huttwil, als Vizepräsidenten, und Grossrat Johann Minder, Bierbrauer aus Huttwil.



Niklaus Morgenthaler (1853–1928) war der Bauleiter und erste Direktor der Langenthal–Huttwil-Bahn.

Niklaus Morgenthaler wurde am 21. Februar 1888 als Direktor und zugleich technischer Leiter des Bahnbaus angestellt. Als Buchhalter wurde Ernst Burkhardt, Huttwil, verpflichtet. Damit war der Weg endlich frei, um den Bau in Angriff zu nehmen.[49]

Bahnhoffragen

An seiner Sitzung vom 12. Januar 1888 befasste sich der Verwaltungsrat vor allem mit den Standorten der Bahnhöfe in den einzelnen Ortschaften. Lotzwil, Gutenburg, Madiswil und Rohrbach bereiteten diesbezüglich keine Probleme. Im weiteren wurde beschlossen, auf eine Haltestelle bei der Ziegelhütte in Langenthal zu verzichten, da diese Gemeinde keine Aktien gezeichnet hatte. Immerhin wurde es den Langenthalern freigestellt, die Station auf eigene Kosten doch noch zu erstellen.

Bewohner des Oberdorfes von Langenthal machten darauf Anstrengungen, doch noch zu einer Haltestelle zu kommen. An einer von nur neun Personen besuchten Gemeindeversammlung stellten sie den Antrag, eine nachträgliche Subvention von 10 500 Franken zu bewilligen, unter der Bedingung, dass dafür eine Haltestelle in möglichster Nähe des Dorfes gebaut werde. Dieser

Antrag wurde aber von einer wenig später einberufenen Versammlung abgelehnt.

Zwischen Madiswil und Rohrbach sah der Verwaltungsrat eine Haltestelle mit Ausweichgeleise und Billettausgabe in Lindenholz und einen Bahnhof in Kleindietwil vor. Dies stiess jedoch bei den Gemeinden aus den Tälern des Oeschen-, Walterswil- und Ursenbachs auf wenig Verständnis. Sie wiesen daraufhin, dass die Station Kleindietwil für sie ganz ungünstig gelegen sei, während die Haltestelle Lindenholz ihren vielfältigen Gewerbebetrieben wenig dienlich sei. Die Berggesellschaft Wäckerschwend berief die Bewohner der betroffenen Gemeinden zu einer Besprechung des weiteren Vorgehens in den «Löwen» in Ursenbach ein.

Der Protest von dieser Seite blieb allerdings nicht unbeantwortet. Ihm wurde besonders entgegengehalten, dass sich diese Gemeinden viel schwächer an der Subventionierung der Bahn beteiligt hätten als Kleindietwil und Leimiswil. Allein Jakob und Christian Leuenberger in Lindenholz hätten sich mit 10 000 Franken bei der Nachsubventionierung engagiert und deshalb eine Haltestelle mit Ausweichgeleise zugesichert erhalten. Zudem seien diese beiden Stationen bereits im Baubericht von 1885 vorgesehen gewesen.

Schliesslich scheint der Brei auch in den protestierenden Gemeinden nicht ganz so heiss gegessen worden zu sein, wie er angerichtet wurde. Von der erwähnten Versammlung in Ursenbach vernimmt man im «Unter-Emmentaler» jedenfalls nichts mehr.[50]

Am umstrittensten aber war der Bahnhof in der Endstation Huttwil. Der Gemeinderat hatte bereits die Aktienzeichnung von der Zusage abhängig machen wollen, dass der Bahnhof auf der Hofmatt gebaut werde. Die Gemeindeversammlung vom 23. März 1885 war diesem Antrag jedoch nicht gefolgt und hatte nur den Wunsch ausgesprochen, dass der Bahnhof möglichst nahe ans Städtchen zu liegen komme.[51] Die staatliche Expertise von 1887 hatte den Standort Walkegässli als am geeignetsten bezeichnet. Andere Varianten auf der Hofmatt oder beim Ladenplatz westlich der «Krone» blieben aber im Gespräch. Schliesslich wurde ein weiteres Gutachten bei Kantonsingenieur Ganguillet und Emmentalbahn-Direktor Flury in Auftrag gegeben.

Dieses lag Ende Juli 1888 endlich vor. Ein östliches Hofmattprojekt und der Ladenplatz wurden von vornherein ausgeschlossen. Neben dem ursprünglichen Standort Walkegässli und der Hofmatt wurde aber auch die Ribimatte in den Vergleich miteinbezogen.

Der alte Bahnhof von Huttwil in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts. Ansicht von den Geleiseanlagen her.

– Bezüglich Kosten wurden das Walkegässli und die Ribimatte als ebenbürtig eingestuft. Dagegen wurden bei der Hofmatt wegen der 310 Meter längeren Strecke und einem Einschnitt von bis zu vier Metern Tiefe in den wasserreichen Boden Mehrkosten von mindestens 31 000 Franken erwartet.

– Baulich fielen wiederum beim Hofmattprojekt negativ ins Gewicht, dass der Baugrund ungünstiger wäre und die Strassen nach Langenthal und Dürrenroth gekreuzt werden müssten. Schliesslich würde der nötige tiefe Einschnitt sowohl die Erweiterungsmöglichkeiten für den Bahnhof wie auch eine Fortsetzung der Linie Richtung Kanton Luzern sehr einschränken.

– Betrieblich wurde die Ribimatte am günstigsten beurteilt, weil die lange Steigung von der Häbern her bedeutend reduziert werden könnte, wogegen die Hofmatt eine Verlängerung dieser Steigung gebracht hätte.

– Bezüglich Zufahrten schliesslich wies das Walkegässli entscheidende Vorteile auf: Es lag direkt an der Langenthalstrasse, so dass keine aufwendigen Zufahrten nötig würden. Für die Hofmatt waren zwei rechtwinklige Zufahrten in einem Abstand von 65 Metern von der Langenthalstrasse her vorgesehen, die aber trotz hohen Kosten nicht befriedigen könnten. Für einen Bahnhof auf der Ribimatte hätten die Zufahrten Richtung Städtchen und Richtung Dürrenroth saniert werden müssen, die Steigungen hätten aber auch so nicht aus der Welt geschafft werden können.

In Abwägung all dieser Faktoren empfahlen die Gutachter die Ausführung des ursprünglichen Walkegässliprojektes.[52] Der Verwaltungsrat stimmte schliesslich dieser Variante zu, und auch eine ausserordentliche Gemeindeversammlung in Huttwil segnete diesen Entscheid mit 207 zu 89 Stimmen ab.[53]

Der Bahnbau

Mit der Firma Herzog, Pümpin, Ritter & Egger, mit der der Präliminarvertrag abgeschlossen worden war, konnte keine Einigung über den Übernahmepreis für den Bahnbau erzielt werden. Der Verwaltungsrat führte deshalb die weiteren Projektierungsarbeiten selbst aus.

Zwischen Juni und September wurden in den berührten Gemeinden die Pläne öffentlich aufgelegt. Die Unterbauarbeiten sowie die Stationsbauten wurden der Firma Gribi in Burgdorf vergeben. Der Bau der Lokomotiv- und Wagenremise in Huttwil wurde Zimmermeister Zürcher in Schwarzenbach übertragen.

Anfangs September, sofort nach der Plangenehmigung durch den Bundesrat, wurde zwischen Madiswil und Gutenburg mit den Bauarbeiten begonnen. Dank günstiger Witterung schritten die Arbeiten zügig voran. Noch vor dem Wintereinbruch konnte die gewölbte, vier Meter weite und zirka 16 Meter lange Langetenbrücke unterhalb von Huttwil betoniert werden.

Im Verlauf des Sommers 1889 traten dann allerdings grössere Verzögerungen auf, so dass der ursprünglich vorgesehene Eröffnungstermin, der 1. September, nicht eingehalten werden konnte. Darf man einer Mitteilung im «Unter-Emmentaler» glauben, so wurden für den Bau vor allem einhei-

Konkurrenz-Ausschreibung.

Die Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwyl schreibt hiermit nachfolgende Arbeiten und Material-Lieferungen zur Konkurrenz aus:

I. **Unterbau:** a. Sämmtliche Erdarbeiten der zu erstellenden Eisenbahnlinie Langenthal-Huttwyl, 14,3 Kilometer lang. Gesammt-Erdbewegung zirka 40,000 m³.

b. Erstellung von zirka 600 lfm. Zementröhrendurchlässe.

c. Erstellung von zirka 1300 m³ Portlandzementbeton für Brücken, Durchlässe ꝛc.

d. Lieferung und Einbringung von zirka 18,000 m³ Beschotterung.

e. Chaussirung von Straßen, Wegen und Vorplätzen, zusammen zirka 5000 m³.

Sämmtliche Unterbauarbeiten werden nach Einheitspreisen und auf Nachmaß verakkordirt.

II. **Oberbau:** a. Lieferung von zirka 7000 Stück eichenen und zirka 10,000 Stück tannenen Schwellen von 220/14/22 Centimetern.

b. Legen des Oberbaues.

III. **Erstellung der Hochbauten auf sämmtlichen Stationen.**

Uebernahmsofferten für das Ganze oder einzelne Abtheilungen sind bis 15. Juli nächsthin schriftlich und verschlossen mit der Aufschrift „Uebernahmsofferte für die Langenthal-Huttwyl-Bahn" der unterzeichneten Stelle einzureichen, wo auch Kostenvoranschläge und Bedingungen eingesehen werden können.

Huttwyl, den 15. Juni 1888.

Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwyl.
Für die Direktion:
N. Morgenthaler.

Öffentliche Ausschreibung der Bauarbeiten für die Langenthal-Huttwil-Bahn im «Unter-Emmentaler» vom 18. Juni 1888.

mische Arbeitskräfte angestellt und nicht Italiener, wie dies bei vielen anderen Bahnbauten der Fall war.

Bereits im Mai 1888 waren bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur die beiden Lokomotiven bestellt worden. Es handelte sich um zwei Maschinen des Typs E 3/3 (Tenderlokomotive mit drei gekuppelten Achsen), dem damals gebräuchlichsten Typ bei den Haupt- und Nebenbahnen. Die Wagen – vier Personen-, ein Gepäck- und zehn Güterwagen – wurden im Mai 1889 bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen bestellt.

Trotz rückständigen Arbeiten wurde die Eröffnung schliesslich auf den 31. Oktober festgesetzt. Die Lokomotiven wurden am 6. und 20. Oktober geliefert, die Personen- und der Gepäckwagen am 12. Oktober. Die Güterwagen dagegen kamen erst nach der Eröffnung an, am 4. und 11. November. Überhaupt war am Eröffnungstag vieles noch unvollendet. Die Beschotterung zum Beispiel fehlte weitgehend. So verwundert es denn auch nicht, dass die Betriebsbewilligung, die für die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebes notwendig war, erst im Verlauf des Eröffnungstages auf telegrafischem Wege eintraf. Die Ausführung der ausstehenden Arbeiten sollte sich dann noch bis ins Jahr 1891 hinziehen.

Durch all diese Unannehmlichkeiten liessen sich die Teilnehmer der Eröffnungsfeier jedoch ebensowenig die Festfreude verderben wie durch das regnerische Wetter. Der Eröffnungszug, der um 11.15 Uhr Langenthal verliess, traf überall bekränzte und bevölkerte Stationen an. In Kleindietwil standen die Bahnarbeiter in Reih und Glied bereit, Pickel und Schaufel in der Hand, und warteten auf den Ehrentrunk, der ihnen gespendet wurde. In Huttwil wurde die Festgemeinde vom Turnverein und dem Kadettenkorps begrüsst. Die Freude über die eingetroffene Betriebsbewilligung erhielt allerdings erneut einen Dämpfer, weil Regierungsstatthalter Jakob Affolter, auch er einer der Bahnpioniere des Unteremmentals, während des Banketts unerwartet einem Herzversagen erlag. Als positiver Schlusspunkt der langen Entstehungsgeschichte der Langenthal–Huttwil-Bahn mag immerhin gewertet werden, dass die budgetierten Baukosten von 1,2 Millionen Franken sogar noch um 83 000 Franken unterschritten werden konnten.[54]

Anmerkungen

1 Tagblatt des Grossen Rates, 1852, S. 560.
2 Bericht d. Experten über d. Unteremmentalbahn, 28.10.1871, in: StAB, BBX, 8602.
3 Gemeinderatsprotokoll Sumiswald, Nr. 33, 1854–1856, S. 10 (Geschäft Nr. 48).
4 Zusammenstellung in StAB, BB X 8602.
5 Tagblatt des Grossen Rates, 1874, S. 239. – Ebenso in «Projekt für eine Regionalbahn Bern–Worb–Sumiswald–Huttwil», Februar 1891, S. 1–7; und «Bericht des Experten über die Unteremmentalbahn», siehe 2 (oben).
6 Tagblatt des Grossen Rates, 1874, S. 239; 1863, S. 194–196.
7 Tagblatt des Grossen Rates, 1874, S. 250. – UE, 24.11.1891.
8 Im Projekt von 1891 ist dafür eine Steigung von 35 Promille angegeben. Bei der Entlebuchbahn führten später aber schon 20 Promille zu Problemen. In der Eingabe

des Worblentals heisst es, Walkringen wäre «zu hoch abgelegen» und auch Grosshöchstetten käme «schwerlich an die Linie».
(Oberländer Anzeiger, 2. und 4. Juli 1858).

9 Tagblatt des Grossen Rates, 1858, S. 397–399.

10 Tagblatt des Grossen Rates, 1858, S. 395–410, insb. die Voten Blösch, Dr. Manuel, Dr. Gonzenbach und Niggeler.

11 UE 2.2.1877; 3.6.1908. – Gemeinderatsprotokoll Sumiswald, Nr. 35, 1858/59, Geschäft Nt. 160. – Gemeinderatsprotokoll Dürrenroth, Nr. 12, 1855–1859, S. 411/12.

12 Wie Anmerkung 9.

13 Tagblatt des Grossen Rates, 1860, S. 286.

14 Gemeinderatsprotokoll Huttwil, 1857–1863, S. 285, 288/89 (C 62). – Gemeinderatsprotokoll Sumiswald, Nr. 36, 1859–1861, Geschäfte Nr. 1108 und 1184.

15 Tagblatt des Grossen Rates, 1865, S. 132.

16 Gemeinderatsprotokoll Huttwil, 1861–1864, S. 187 (C 63). – Gemeinderatsprotokoll Sumiswald, Nr. 38, 1863–1865, Geschäft Nr. 252.

17 Tagblatt des Grossen Rates, 1862, S. 192. – Bevölkerungszahlen der Volkszählung 1860 nach: Mitteilungen des bernischen Statistischen Büros 1911/12.

18 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 3.

19 Vergleiche dazu UE 31.1.1877; sowie Scheurer im Tagblatt des Grossen Rates, 1871, S. 130–32.

20 In: StAB, BB X 8602, Akten Bern–Luzern-Bahn 1866–1872.

21 UE 26.1.1876; 1.3.1876; 28.6.1882. – Dr. Alfred Schmid: Sieben Generationen Schmid Leinen. Burgdorf 1962. – Christian Schüpbach: Das Käsehandelshaus Sommer in Langenthal; in JBO 1964, S. 128. – Bevölkerungszahlen nach: Mitteilungen des bernischen Statistischen Büros 1911/12.

22 Abgedruckt im Tagblatt des Grossen Rates, 1871, S. 129/130. StAB, BB X 8602.

23 Tagblatt des Grossen Rates, 1871, S. 130–132 (Referat Scheurer).

24 In: StAB, BB X 8602, Akten Bern–Luzern-Bahn 1866–1872.

25 Gruner, S. 185. Scheurer, Mein Lebenslauf, S, 16-22.

26 Scheurer, Mein Lebenslauf, S. 16–22.

27 Tagblatt des Grossen Rates, 1871, S. 129 ff, sowie (im Rückblick) 1875, 5. 409–411, 1876, S. 45 ff. – UE 29.12.1875.

28 Tagblatt des Grossen Rates, 1875, S. 409^11.

29 Christian Lerch: 100 Jahre Spar-und Leihkasse Sumiswald, 1859-1959, S. 25, Sumiswald 1959. Noch stärker in Berner Zeitung 11.8.1989.

30 vgl. Anmerkung 26.

31 UE 14.3.1877, 29.8.1877.

32 Schreiben des Initiativkomitees vom 12.1.1872 und 5.2.1872 im Gemeindearchiv Sumiswald, Ablage Eisenbahnen.

33 Die Langenthal–Huttwil-Bahn. Eingabe an die Regierung des Kantons Bern, 6. September 1874. – 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 4–6.

34 «Die Bernischen Eisenbahn-Beteiligungen» (Botschaft zur Volksabstimmung vom 28.2.1875), Tagblatt des Grossen Rates, 1874, S. 232–256.

35 Alfred Fankhauser: Emmentalbahn, Burgdorf 1925, S. 37–55.
36 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 4–6. – UE, 26.1.1876.
37 UE, 26.8.1881 und 14.12.1881.
38 50 Jahre LHB, S. 11. – Protokoll des Gemeinderates Huttwil, 1881–1883, 28.6.1882 und 23.8.1882 (C 69).
39 Tagblatt des Grossen Rates, 1882, Beilage 10; 1883, S. 26–29.
40 UE, 23.11.1883, 2.12.1883.
41 Baubericht für die Normalspur-Strassenbahn Langenthal–Huttwil, Januar 1884.
42 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 6. – Tagblatt des Grossen Rates, 1884, S. 158.
43 Schreiben des Initiativkomitees vom 29.7.1884 im Gemeindearchiv Huttwil, Abteilung 7/1101 (Eisenbahnen).
44 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 7–8. – Präliminarvertrag vom 14.12.1884. – Bericht über Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn Langenthal–Huttwil, Januar 1885.
45 UE 25.3.1885, 15.4.1885, 15.5.1885, 19.7.1885.
46 Tagblatt des Grossen Rates, 1886, S. 47–59.
47 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 7–10. – Tagblatt des Grossen Rates, 1887, S. 74/75 (Referat Schmid).
48 Tagblatt des Grossen Rates, 1887, S. 72–91 und Beilage 2.
49 1. Jahresbericht der LHB, 1887/88, S. 10–12.
50 UE 10.2.1888, 12.2.1888, 22.3.1888.
51 Protokoll des Gemeinderats Huttwil, 1883–1887, S. 122 und 125 (C 70).
52 Expertenbericht, veröffentlicht von Albrecht Meister am 27.7.1888.
53 UE 12.8.1888 und 15.8.1888.
54 50 Jahre LHB, S. 17–23. – Jahresberichte der LHB, 1887/88, S. 13–18, und 1889, S. 4–12. – UE 2.12.1888, 7.9.1889. – Ernst Nyffeler: Heimatkunde von Huttwil, S. 162. Huttwil 1915.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Jahresberichte der Langenthal–Huttwil-Bahn, Huttwil 1887–1890.
Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, Bern 1852–1888.
Akten der Bern–Luzern-Bahn 1866–1872. Staatsarchiv Bern BB X 8602.
Der Unter-Emmentaler, Huttwil 1875–1889.

Alfred Pernet: Langenthal–Huttwil-Bahn. Denkschrift über die Entstehung und den 50jährigen Betrieb. Huttwil 1939. (50 Jahre LHB).
Alfred Scheurer: 1840–1921, Regierungsrat des Kantons Bern. Bern 1923.
Karl Geiser: Vierzig Jahre Bernische Eisenbahnpolitik. Bern 1892.
Robert Bratschi: 100 Jahre bern. Eisenbahnpolitik/50 Jahre Lötschberg-Bahn. Bern 1963.
Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, hg vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement. Band 1. Frauenfeld 1947.
Alfred Moser: Der Dampfbetrieb der Schweiz. Eisenbahnen 1847–1966. [6]Basel 1975.