

**Zeitschrift:** Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland  
**Herausgeber:** Jahrbuch Oberaargau  
**Band:** 61 (2018)

**Artikel:** Hoch die Organisation! : Der Streik der Huttwiler Eisenbahner im Vorfeld des Landesstreiks von 1918  
**Autor:** Rettenmund, Jürg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1071616>

### **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:** 17.04.2026

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

# Hoch die Organisation!

## Der Streik der Huttwiler Eisenbahner im Vorfeld des Landesstreiks von 1918

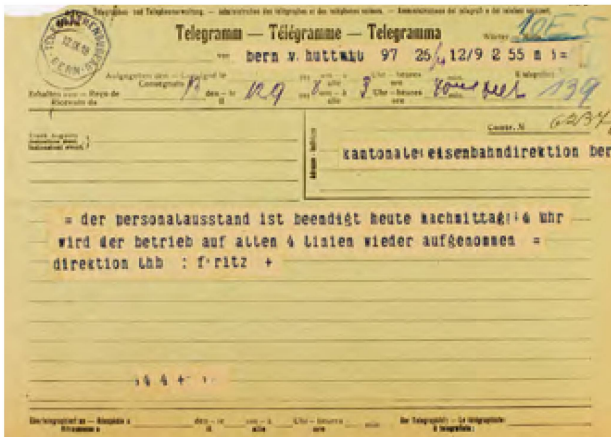
von Jürg Rettenmund

Donnerstag, der 12. September 1918, ist der grosse Tag von Johann Gosteli, Zugführer bei der Langenthal-Huttwil-Bahn und Präsident des Verbandes des Personals schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften. Im Depot am Bahnhof Huttwil stehen kurz vor drei Uhr am Nachmittag alle Lokomotiven unter Feuer. Dann rückt die Mannschaft an, die Lokomotivführer ziehen am Griff für den Signalpfeiff, die erste Lokomotive fährt mit roten Rosen geschmückt aus der Halle. «Hoch die Organisation» steht auf einem Schild. Auf den Huttwiler Bahnen ist die Arbeit wieder aufgenommen. Selbst Bahndirektor Fritz Ritz habe in diesem Moment gute Miene zum bösen Spiel gemacht, kolportierte die Tagwacht. Um 14.55 Uhr hatte dieser nach Bern telegraphieren können: «der personalausstand ist beendet heute nachmittag 4 uhr wird der betrieb auf allen 4 linien wieder aufgenommen.» Bereits um 15.20 Uhr gingen die ersten Gütersonderzüge in alle Richtungen ab. Um fünf Uhr fuhr dann auch der erste Personenzug los, seine Lokomotive ebenfalls mit Kränzen und einer Inschrift geschmückt.<sup>1</sup> Für Johann Gosteli aber endeten vier aufreibende Tage mit einem Sieg auf der ganzen Linie.



Johann Gosteli, Zugführer der Langenthal-Huttwil-Bahn und Präsident des Verbandes schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften, 1928.  
Bild Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel, SWA Bv L IV 21 (Bro)

Mit diesem Telegramm kündigt Fritz Ritz, Direktor der Langenthal-Huttwil-Bahn, der Eisenbahndirektion des Kantons Bern am 12. September 1918 um 14.55 Uhr das Ende des Streiks an. Bild Staatsarchiv Bern, FI RM 273



Das Depot beim Bahnhof Huttwil aus der Bauzeit der Langenthal-Huttwil-Bahn dient heute noch als Werkstatt des Vereins Historische Eisenbahn Emmental. Es wurde anlässlich einer Sanierung 2014-2016 wieder in seiner ursprünglichen Farbigkeit hergestellt. Ebenso wie das eigentliche Depot (links), das 1947 eine erste Erweiterung von um 1920 ersetzte. Bild Verfasser



## Die Huttwiler Bahnen

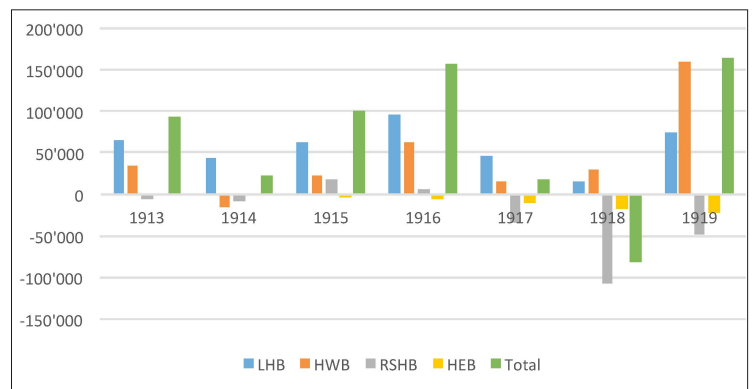
1889 hatte Huttwil nach jahrzehntelangen Bemühungen etwas verspätet Anschluss ans entstehende Eisenbahnnetz in der Schweiz erhalten. Die Linie von Langenthal ins Zentrum des oberen Langetentals konnte sechs Jahre später Richtung Wolhusen fortgesetzt werden. Damit war jedoch das Eisenbahnfieber von Huttwil und seiner Nachbarschaft noch nicht gestillt: 1908 konnte eine weitere Bahn zwischen Ramsey, Sumiswald und dem Städtchen, mit einer Stichbahn von Sumiswald nach Wasen eröffnet werden. Und im zweiten Jahr des Ersten Weltkrieges, am 31. August 1915, erhielt auch Eriswil seinen Anschluss an das neue Verkehrsmittel, das die Transportkapazitäten vervielfachte und insbesondere Huttwil einen wahren Bauboom bescherte.<sup>2</sup> Mit der Verbindung nach Ramsey erhielt endlich auch jene Gegend eine Bahn, die an der alten Poststrasse von Bern nach Luzern lag. Allerdings hatte der schweizerische Bundesstaat den Bau des Eisenbahnnetzes nicht selbst übernommen oder den Kantonen übertragen, sondern der Initiative Privater und der Wirtschaft überlassen. Diese folgten nicht dem «natürlichen Prinzip, ungefähr den frühern Poststrassen entlang» zu bauen, wie es Regierungsrat Niklaus Morgenthaler, der frühere Direktor der Langenthal-Huttwil-Bahn formulierte, als im Grossen Rat die Staatsbeteiligung an der Ramsey-Sumiswald-Huttwil-Bahn diskutiert wurde.<sup>3</sup> Sie verlegten die Schienen vielmehr unabhängig von der Tradition und schufen damit neue Achsen und Knotenpunkte. Zwischen Bern und Luzern führte die Eisenbahn nicht über

Worb, Sumiswald, Huttwil und Willisau, sondern über Langnau und das Entlebuch sowie durch das Mittelland über Aarburg.

Statt einer Hauptbahn entstand zwischen Huttwil und Sumiswald noch eine schwach frequentierte Nebenbahn, die «mit gewissen Schwierigkeiten kämpfte», wie Eisenbahndirektor Walter Bösiger 1925 im Grossen Rat festhielt.<sup>4</sup> Sie schrieb bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges Defizite, ehe 1915 und 1916 erstmals ein Gewinn erzielt wurde. Es war jedoch nicht sie, sondern die Huttwil-Wolhusen-Bahn, die die Kriegsfolgen als erste zu spüren bekam: Sie musste auf Ende 1914 ihr Obligationenkapital umschulden. Luzerner Kantonalbank und Basler Handelsbank, die die Emission der Anleihe in Aussicht gestellt hatten, nahmen in den Vertrag die Bestimmung auf, dass dieser dahinfalle, wenn europäische Staaten in einen Krieg verwickelt würden, was dann am 28. Juli mit dem Angriff Österreich-Ungarns auf Serbien geschah – «als der Vertragsabschluss in naher Aussicht stand», wie es im Geschäftsbericht heisst. Die Bahngesellschaft musste die Emission auf eigene Gefahr und Rechnung durchführen, was nur zum Teil gelang, und die Bahn zur Aufnahme eines Darlehens gegen Hinterlegung der nicht verkauften Obligationen zwang. Immerhin konnten für die verkauften Obligationen «nachdem die erste Panik vorüber war und die Geldmittel wieder flüssiger waren» günstigere Bedingungen erzielt werden als im Angebot der beiden Banken.<sup>5</sup> Es war jedoch nicht dieses Problem, das das Ergebnis der Huttwil-Wolhusen-Bahn 1914 ins Minus drückte: In praktisch allen Rubriken der Einnah-

menseite weist die Jahresrechnung ein Minus von rund 15 Prozent aus, während die Ausgaben um einige wenige Prozentpunkte wuchsen.<sup>6</sup>

Abgesehen davon erholten sich die Huttwiler Bahnen jedoch nach Kriegsausbruch relativ rasch wieder vom Einbruch sowohl des Personen-, wie auch des Güterverkehrs: Betrug bei der LHB das Minus im August 1914 beim Personenverkehr noch 48 Prozent und beim Güterverkehr 65 Prozent, lagen die Werte im Dezember noch bei minus 20, respektive 22 Prozent, während bei den Tiertransporten sogar ein Plus gegenüber dem Vorjahr verzeichnet wurde.



Betriebsergebnisse der vier Huttwiler Bahnen 1913-1919:  
 LHB Langenthal-Huttwil-Bahn  
 HWB Huttwil-Wolhusen-Bahn  
 RSHB Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn  
 HEB Huttwil-Eriswil-Bahn

Ähnliche Zahlen hält die RSHB in ihrem Geschäftsbericht fest: Das Minus im August betrug 50 Prozent im Personenverkehr und 53 Prozent im Güterverkehr, jenes im Dezember noch 15 Prozent, respektive ein halbes Prozent. Keinen «nennenswerten Rückgang» verzeichneten hier die Tiertransporte. Schon mit der Einführung des Winterfahrplans erwies sich die Zahl der eingesetzten Züge als ungenügend, besonders als die Obststerne abtransportiert werden sollte, aber auch für die Milch. Obschon Zusatzzüge eingesetzt wurden, konnten die Fahrzeiten nicht eingehalten werden, und es kam im Personenverkehr zu Anschlussbrüchen. Vom 6. Oktober an wurde ein besonderer Güterzug Lotzwil-Langenthal geführt, der auch das Langenthaler Industriequartier bediente (heute Langenthal Süd). Wegen des eingeschränkten Fahrplans kam es zu Entlassungen beim ohne Vertrag angestellten Personal, während «von einer Lohnreduktion und Sistierung der Gehaltsaufbesserungen auf Zusehen hin Umgang genommen» wurde.<sup>7</sup>

Auch ein anderes Problem setzte mit dem Ausbruch des Krieges ein: Im August erhielt die LHB keine Kohle. «Die Beschaffung des Schmiermaterials und namentlich des Petrols gestaltete sich zusehends schwieriger, doch», so hielt die Direktion der LHB fest, «gelang es uns, die nötigen Quantitäten jeweils rechtzeitig, wenn auch zu erhöhten Preisen einzudecken.»<sup>8</sup> Als Folge des «herrschenden Petrolmangels und der rapiden Preissteigerung dieses Artikels» beschloss die Direktion der LHB im Folgejahr, «auch in den Wärterhäusern und an den öffentlichen Strassenübergängen die

elektrische Beleuchtung zu installieren.»<sup>9</sup> Das Problem verschärfte sich derart, dass in den letzten Kriegsjahren damit begonnen wurde, einheimische Kohlevorkommen zu erschliessen. Indirekt profitierten die Huttwiler Bahnen davon, denn beim Bau der Huttwil-Wolhusen Bahn waren zwischen Gondiswil, Ufhusen und Zell Braunkohleschichten angeschnitten worden, die nun von verschiedenen Unternehmen ausgebeutet wurden. Von 1917 bis 1920 wurden dort rund 120 Tonnen Braun- und Schieferkohle abgebaut. Auch wenn diese stark durchnässte Kohle vom Heizwert her minderwertig war, konnten die Huttwiler Bahnen sie abtransportieren, was insbesondere der Huttwil-Wolhusen-Bahn vorübergehend Rekorderträge bescherte.<sup>10</sup>

Insgesamt wirkte sich die Kohleversorgung jedoch auch auf die Huttwiler Bahnen negativ aus. Der Preis pro Tonne war von 32 Franken im Jahr 1914 auf 33.80 Franken 1916 gestiegen, um danach auf 97.25 Franken 1917 und 239.40 Franken 1918 förmlich zu explodieren. In der Rubrik «Fahr- und Werkstättendienst», wo der Einkauf der Brennstoffe verbucht wurde, verdreifachten sich denn auch die Ausgaben von 1916 bis 1917. Doch auch zu den höheren Preisen war nicht sicher, dass die benötigten Mengen geliefert wurden. Die Bahnen mussten auf minderwertigen Ersatz wie Holz, Torf und eben Braunkohle ausweichen und trotzdem den Fahrplan teilweise ausdünnen. Zudem waren die direkten Kaufpreise nicht die einzigen Mehrausgaben, die bei den Bahnen anfielen. Die Schweiz hatte sich deutsche Kohlenlieferungen gesichert, indem sie dem Nachbarn Kredite zusi-

cherte. Um diese zu finanzieren, wurde die Kohlenzentrale mit Sitz in Basel gegründet. An dieser hatten sich auch die Dampfbahnen zu beteiligen, und zwar mit einem Betrag pro Tonne Kohlen, die sie beziehen wollten. Sich daran nicht zu beteiligen, hätte das Risiko einer Betriebseinstellung nach sich gezogen, hält die Direktion der LHB in ihrem Geschäftsbericht 1917 fest.<sup>11</sup>

## Der Septemberstreik

Doch die Kohle war nicht das einzige, was infolge der Versorgungsengpässe in den Kriegsjahren teurer wurde. Neben den Kriegsfolgen verschärfte ein schlechter Sommer 1916 die Lage.<sup>12</sup> Der Landesindex der Konsumentenpreise verzeichnete zwischen Juni 1914 und 1918 einen Anstieg von 100 auf 204 Punkte, also eine Verdoppelung.<sup>13</sup> Eine Darstellung über den Weltkrieg und seine «Einwirkungen auf unser wirtschaftliches Leben» aus dem Lausanner Verlag Litros zeigt allerdings, dass dieser Durchschnitt nur die halbe Wahrheit ist.<sup>14</sup> Sie vergleicht Preise aus dem ersten und dem letzten Kriegsjahr für verschiedene Produkte miteinander. Die Spanne reicht vom 1,2-Fachen für Kondensmilch bis zum 10-Fachen für Malz. Selbst für «monopolisierte» und damit rationierte Lebensmittel reichen die Veränderungen vom Zweifachen für Milch und Käse bis zum 6,7-Fachen für Fett. Brot verteuerte sich um das 2,3-Fache, Teigwaren um das 2,5-Fache und Kartoffeln um das Fünffache. Für den gleichen Preis, den man vor dem Krieg für ein Kilogramm Schweinefleisch

Die Darstellung aus dem Lausanner Verlag Litros zum Ersten Weltkrieg vergleicht in den Kästen unten links und rechts Preise aus dem ersten und letzten Kriegsjahr.

Bild Schweizerisches Nationalmuseum, LM-156316

bezahlt hatte, erhielt man nun nur noch die gleiche Menge Kutteln. Und wer sich 1914 nur hatte Kutteln leisten können, konnte nun weniger davon kaufen oder musste ganz auf sie verzichten. Von dieser Teuerung betroffen war auch das Bahnpersonal. Gut 200 Personen boten die Huttwiler Bahnen in den Kriegsjahren Arbeit.<sup>15</sup> Deren Verdienst war zum Teil tief, wie eine Episode belegt, die der erste Zugführer der LHB, Fritz Christen, überliefert. Als Mitglied der FDP und späterer Präsident der Huttwiler Sektion steht dieser – anders als der Berichterstatter der Tagwacht – nicht im Verdacht, für den Klassenkampf zu übertreiben. In seinen Erinnerungen «Aus den ersten Betriebsjahren der Langenthal-Huttwil-Bahn» schrieb er: *Mit den Nachmittagszügen wurde der Stückgutverkehr bewältigt, und nach Ankunft in Huttwil wurde im ersten Monat regelmässig der Wirtschaft im Wartsaal ein Besuch gemacht und ein Imbiss zu Gemüte geführt. Keiner vom Personal hatte vor dem ersten Zahltag eine Ahnung über die Besoldungsverhältnisse, man war im allgemeinen froh, eine Anstellung gefunden zu haben. Als dann endlich der ‹Letzte› vom Monat, d.h. der erste Zahltag anrückte, da gab es lange Gesichter, Donner und*

# SCHWEIZERISCHE

# EIDGENOSSENSCHAFT



Herr E. SCHULTRESS  
Burg (Gruyère)  
Bauverwalter im Jahre 1917



Herr F. CALONDER  
Tross (Gruyère)  
Bauverwalter im Jahre 1918



Oberst Dr. WILDDOLZ  
Aarau (Gruyère)



Oberst P. SCHESSE  
Aarau (Gruyère)



**Perikarte - Carte de grasse - Tessera**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr	50 gr	50 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	25 p	25 p	10 p	5 p	5 p	5 p

**Al. Bern - O. Bern**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	10 p	5 p

**Brotskarte**  
**Carte de Pain - Tessera del Pane**

Valid from 1. July 1918 to 31. August 1918

**Al. Bern - O. Bern**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	10 p	5 p

**Risikarte - Carte de fromage - Tessera del formaggio**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr	50 gr	50 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	25 p	25 p	10 p	5 p	5 p	5 p

**Preise der monopolisierten Lebensmittel**

1914	1918		
Brot	Fr. 0.33	Brot	Fr. 0.14
Fett	1.80	Fett	12.00
Butter	3.50	Butter	7.80
Ei	2.50	Ei	5.00
Käse	2.50	Käse	5.00
Milch	0.20	Milch	0.40
Kartoffeln	0.66	Kartoffeln	0.30
Teigwaren	0.40	Teigwaren	1.50
Malz	0.20	Malz	1.10
Bier	0.40	Bier	1.10
Haler	0.20	Haler	0.70
Hefe	0.20	Hefe	0.80
Zucker	0.50	Zucker	1.50

**Tessera - Pain**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	10 p	5 p

**Al. Bern - O. Bern**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	10 p	5 p

**Al. Bern - O. Bern**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	10 p	5 p

**Lebensmittel und diverse Bedarfsartikel**

1914	1918	
Eier	per Doz. Fr. 4.70	Fr. 5.00
Ochsenfleisch	per Kg. Fr. 2.00	Fr. 4.00
Schweinefleisch	per Kg. Fr. 2.50	Fr. 5.00
Hammelfleisch	per Kg. Fr. 2.50	Fr. 5.00
Küchlein	per Kg. Fr. 1.20	Fr. 2.50
Schinken	per Kg. Fr. 3.50	Fr. 12.00
Schinken	per Kg. Fr. 5.00	Fr. 15.00
Speck	per Kg. Fr. 2.00	Fr. 12.00
Carthagen	per Kg. Fr. 5.00	Fr. 15.00
Fluch	per Kg. Fr. 5.00	Fr. 15.00
Salami	per Kg. Fr. 5.00	Fr. 15.00
Kaninchchen	per Kg. Fr. 2.00	Fr. 5.00

**Preise der Brennmaterialien**

1914	1918	
Tannenholz	per 100 kg. Fr. 15.00	Fr. 40.00
Hartholz	per 100 kg. Fr. 20.00	Fr. 50.00
Steinkohle	per 100 kg. Fr. 8.50	Fr. 25.00
Gas	per 100 kg. Fr. 7.50	Fr. 20.00
Gas	per 100 kg. Fr. 7.50	Fr. 20.00
Gas	per 100 kg. Fr. 7.50	Fr. 20.00
Gas	per 100 kg. Fr. 7.50	Fr. 20.00
Gas	per 100 kg. Fr. 7.50	Fr. 20.00

**Wechselkurse**

1914	1918	
Petrograd	250.50	90.00
Konstantinopel	201.50	200.00
Kapornograd	138.00	141.50
Stockholm	138.00	141.50
Christiansia	138.00	141.50
Hankow	90.40	102.50
Hankow	90.40	102.50

**Al. Bern - O. Bern**

100 gr	100 gr	50 gr	50 gr
25 p	25 p	10 p	5 p

**Wechselkurse**

1914	1918	
Paris	100.00	92.20
London	25.17	23.92
Berlin	122.07	66.87
Moskau	90.45	77.30
Wien	103.92	37.00
New-York	5.14	5.00

**Lebensmittel und diverse Bedarfsartikel**

1914	1918	
Salz	per Kg. Fr. 0.20	Fr. 0.40
Seife	per Kg. Fr. 1.20	Fr. 3.00
Kaffee	per Kg. Fr. 0.80	Fr. 0.80
Kaffee	per Kg. Fr. 2.80	Fr. 4.80
Thee	per Kg. Fr. 10.00	Fr. 18.00
Schokolade	per Kg. Fr. 2.50	Fr. 9.50
Kondensierte Milch	per 500 Gr. Fr. 1.00	Fr. 1.20
Malz	per Kg. Fr. 0.35	Fr. 3.50
Trappes	per Kg. Fr. 5.00	Fr. 5.00
Wasser	per Liter Fr. 0.40	Fr. 0.70
Bier	per Liter Fr. 0.15	Fr. 0.25

1. AUGUST 1914      11. NOVEMBER 1918

## DER WELTKRIEG

Seine Einwirkungen auf unser wirtschaftliches Leben.

Gesetzlich geschützt - Nachdruck verboten.

Geschichtliche Urkunde von Th. Rentsch

LITBROS & Co. Leuzkirch

	LHB	HWB	RSHB	HEB	Total
<b>Allgemeine Verwaltung</b>					
Sekretariat, Kasse, Buchhaltung und Materialverwaltung	3				3
Verkehrschef	1				1
Verkehrsbureau	7				7
Kursbureau und Wagenkontrollw	3				3
Technisches Bureau	1				1
Abwart und Magazin (LHB inkl. HWB und RSHB)	2				2
<b>Total</b>	<b>17</b>				<b>17</b>
<b>Unterhalt und Aufsicht der Bahn</b>					
Bahnmeister	1				1
Vorarbeiter	2	4	1		7
Bahnwärter	5	8	2	1	16
Ersatzwärter	6	6	4	1	17
Barrierenwärter	7	6	3		16
Ständige Arbeiter	8	9	6		22
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>79</b>
<b>Expedition und Zugsdienst</b>					
Stationsvorstände	7	6	6	1	20
Gehülfen und Volontäre	11	3	2		16
Weichenwärter und Güterarbeiter	11	7	6	1	25
Zugmeister (LHB inkl. HWB)	4				4
Zugführer-Ablöser (LHB inkl. HWB)	1				1
Kondukteure (LHB inkl. HWB)	4		4		8
Ablöser (LHB inkl. HWB)	1				1
Bremser (LHB inkl. HWB)	3				3
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>77</b>
<b>Fahrdienst</b>					
Depotchef und Stellvertreter (LHB inkl. HWB)	2				2
Lokomotivführer und Ablöser (LHB inkl. HWB)	6		2	1	9
Heizer (LHB inkl. HWB)	5		2		7
Heizer-Ablöser und Putzer	7		2		9
Werkstätte-Arbeiter	8		3		11
<b>Total</b>	<b>28</b>		<b>9</b>		<b>37</b>
<b>Total der Beamten und Angestellten</b>	<b>117</b>	<b>48</b>	<b>43</b>	<b>5</b>	<b>212</b>

Personalbestand der Huttwiler Bahnen  
(Durchschnitt 1914-1918)

*Toria! Mit dem Imbiss nach den Nachmittagszügen war es vorbei, und noch mit anderem.*<sup>16</sup>

1896 hatten sich die Eisenbahner von Huttwil in einer Kreis-Sektion des Verbandes Schweizerischer Eisenbahn-Angestellter organisiert.<sup>17</sup> Treibende Kraft war dabei Johann Gosteli, bereits seit zwei Jahren Mitglied des Dachverbandes. Er übernahm das Amt des Kassiers und wurde 1912 Sektionspräsident. In diesem Jahr wurde die Sektion aus dem Zentrum des oberen Langetales auch Vorort im 1903 gegründeten Verband des Nebenbahn-Personals, dem späteren Verband des Personals schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften. Johann Gosteli wurde damit auch dessen Präsident. Huttwil war erst der dritte Vorort nach Alpnachstad und Wädenswil und sollte dies bis zur Aufgabe des Vorortssystems 1953 bleiben. Hans Gosteli war bis zu seinem Tod am 20. September 1937 Präsident. Er war damals 61 Jahre alt.

Auf den 1. Juli 1916, den 1. Januar und den 1. Juli 1917 richteten die Huttwiler Bahnen Teuerungszulagen aus. Als sich die Lage verschärfte, beanstandete das Personal diese jedoch als ungenügend. Seine Vertreter wandten sich, nachdem sie bei den Bahndirektionen auf taube Ohren gestossen waren, für die nächste Anpassung auf 1918 direkt an den Regierungsrat des Kantons Bern. Nochmals konnte man sich einigen, wobei ein Grossratsbeschluss vom 29. Mai 1917 für das Kantonspersonal zum Massstab genommen wurde. Ein Jahr später wollten die Bahndirektionen diesen Automatismus jedoch nicht mehr

zugestehen und unterbreiteten dem Personal und den Kantonsregierungen von Bern und Luzern am 23. Mai 1918 einen reduzierten Vorschlag. Sie verfochten die Haltung, dass sie die Teuerung nur im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Mittel ausgleichen könnten.<sup>18</sup> An einer Generalversammlung am 6. September 1918 lehnte das Bahnpersonal diesen ab. Es drohte, unterstützt von seinen Personalverbänden, die Arbeit niederzulegen, falls seine Forderungen nicht bis am 8. September erfüllt werden: volle Gewährung der Zulagen, wie sie dem bernischen Staatspersonal in Aussicht gestellt wurden, Zurücknahme der angedrohten Massregelungen und Wiederanerkennung der alten Anstellungsbedingungen.<sup>19</sup> Da die Bahnverwaltung darauf nicht eintrat, wurde der Zugverkehr am Montag, 9. September, eingestellt. In einem Inserat in der Huttwiler Lokalzeitung «Unter-Emmentaler» vom 10. September wandte sich das Bahnpersonal an die Bevölkerung: *Unter dem unerhörten Drucke der mit jedem Tag und jeder Woche schärfer in Erscheinung tretenden Verteuerung der Lebenshaltung, hat das schon zu normalen Zeiten schlecht bezahlte Personal der Langenthal-Huttwil-Bahn und mitbetriebenen Linien von der Verwaltung eine dem heutigen Stand der Lebensmittel Rechnung tragende Teuerungszulage verlangt.*

*Die schon dieses Frühjahr eingeleiteten Verhandlungen waren von Anfang an von wenig Wohlwollen für das Personal getragen, schleppten sich endlos hin und zeitigten ein Resultat, das weit hinter den gehegten Erwartungen und weit hinter dem zurückbleibt, was andere Bahnverwaltungen und auch die*



Als der vom Vorort Huttwil geleitete Nebenbahnpersonal-Verband seine Generalversammlung 1913 im benachbarten Sumiswald abhielt, veröffentlichte er diese Postkarte mit den Stationen der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.  
Bild Privatbesitz

*Privatindustrie ihrem Personal aus freien Stücken schon längst zugestanden haben.*

*Diese kurzsichtige Haltung der wiederholt auf den Ernst der Situation aufmerksam gemachten Verwaltungsorgane der Gesellschaften musste umso mehr erbittern, als dort noch Löhne von 1400, 1500, 1800 und 2000 Franken für Familienväter mit vier, fünf und mehr Kindern ausgerichtet werden.*

*Nachdem ein letzter, eindringlicher Versuch zu einer gütlichen Verständigung von den Verwaltungsorganen mit Stillschweigen beantwortet wurde, ist das Personal am Ende seiner Geduld angelangt. Es hat, von den grossen Personalverbänden rückhaltlos unterstützt und auf den Weg der Selbsthilfe gedrängt, mit heute die Arbeit niedergelegt.*

*Das Personal wird vor jeder, wie immer zusammengesetzten Behörde, den schlüssigen Beweis erbringen können, dass die Verantwortung für diesen folgenschweren und darum auch reiflich überlegten Schritt nicht ihm, sondern der Verwaltung zufällt.*

*Werte Mitbürger!*

*Wir ersuchen Euch daher, uns in diesem uns aufgenötigten schweren Existenzkampf zu unterstützen und uns Eure Sympathie zu erhalten.*

*Wir kämpfen nicht um des Kampfes willen, sondern für unsere Frauen und unsere Kinder und gegen den die Arbeitskraft und die Arbeitsfreudigkeit lähmenden Druck der täglichen und stündlichen Nahrungssorgen.»<sup>20</sup>*

*Die Bahnverwaltung legte ihre Haltung ebenfalls mit einem Inserat im «Unter-Emmentaler» dar: Um die Frivolität des heraufbeschworenen Eisenbahnstreiks zu vertuschen, bieten die Herren Agitatoren der Bevölkerung in bewusster Unwahr-*

*heit stetsfort das Märchen, es seien bei einzelnen Verwaltungen, so z.B. bei der RSHB noch Leute mit einer Jahreslöhnung von 1300 und 1400 Franken eingestellt. Diese Lügen müssen öffentlich abgetan werden. Die Lohnlisten liegen uns vor. Der Angestellte, der nach einem aus der Zeit vor dem Kriege stammenden Gehaltsschema als noch ungelernter Ersatzwärter einen Anfängerlohn von 1300 Franken erhält, hat zur Stunde – er ist unverheiratet – nach dem was die Verwaltung vor dem Streikausbruch offeriert hat, 1800 Franken. Neben ihm ist noch ein Ersatzwärter, ebenfalls ohne Kinder, mit der gleichen Entlohnung angestellt, sonst aber übersteigen alle Löhne den Betrag von 2000 Franken, das Minimum aller (mit Ausnahme von zwei Volontären, die natürlich hier nicht in Betracht fallen), ist 2100 Franken und es steigen dann die Löhne bis zu 3580 Franken.*

*Alle anderen Angaben der Streikbrüder sind falsch, wissentlich unwahr. Die genannten Beträge aber dürften sich für eine Bahn, die erst seit 10 Jahren im Betriebe steht und vielfach mit einem völlig ungeschulten Personal begonnen hat, durchaus sehen lassen. Bei der LHWB sind aber die Minima nach den Offerten, die vor der Proklamation des Streiks gemacht wurden, noch beträchtlich höher. Die Maxima übersteigen 4000 Franken wesentlich.*

*Das Publikum mag danach selbst urteilen, ob die Leute Hunger leiden müssen, zumal wenn man in Betracht zieht, wie viel billiger bei uns die Wohnverhältnisse sind als anderswo, und was unserem Personal durch die Bevölkerung in Form von Pflanzungen und Nebenverdienst geboten wird.*

*Unter diesen Umständen ist aber, wie hievor gesagt,*

*der Streik eine Frivolität, deren Verantwortung die Herren Agitatoren zu tragen haben werden.<sup>21</sup>*

*Am gleichen Tag stellte sich ein Mitarbeiter des «Bund» in einem «eigenen Drahtbericht» hinter die Bahnverwaltung, deren Angaben über die Lohnverhältnisse er im Wortlaut übernahm: Wie wir erfahren, werden die Güter auf den andern Linien und mit Breaks befördert und Poststücke mit den Postfourgons. Störungen und Zwischenfälle sind nicht vorgekommen. Die Bevölkerung halte zur Bahnverwaltung; der Verkehr sei vorher nicht mehr bedeutend gewesen.<sup>22</sup>*

*Gegen diese Darstellung wehrte sich der Verband Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiff-Angestellter: In einer Einsendung Nr. 385 des «Bund» werden die Lohnverhältnisse des im Ausstand befindlichen Personals der Langenthal-Huttwil-Bahn und mitbetriebene Linien in einer Art und Weise entstellt, die öffentlich richtiggestellt werden muss. Wenn in dem Aufruf des Personals an die Bevölkerung von Gehältern von 1400, 1500, 1800 und 2000 Franken für Familienvätern mit vier, fünf und mehr Kindern gesprochen wird, so entsprechen diese Angaben voll und ganz den Tatsachen und können jederzeit auf die Richtigkeit nachgeprüft werden. Um einen Minimalansatz von 1800 Franken zu konstruieren, werden vom Einsender die Teuerungszulagen, wegen deren absoluter Unzulänglichkeit ja gerade der Streik erklärt werden musste, bewusst in ein Gehalt einbezogen. Übrigens wird jeder vorurteilsfreie Leser ohne weiteres zugeben, dass auch die auf diese Weise vorgerechneten Ansätze heute unmöglich genügen, um eine Familie über Wasser halten zu können, und zwar auch in einer Gegend, wo*

*die Wohnungsnot noch nicht zur Kalamität geführt hat. Die 4000 Franken wesentlich übersteigenden Gehälter sind jedenfalls nur bei Direktor, Betriebschef und einzelnen Oberbeamten zu finden. Was die RSHB anbetrifft, ist es schon mehr als Spiegelfechterei, wenn man nach einer Betriebsperiode von mehr als zehn Jahren von gänzlich ungeschultem Personal zu sprechen wagt. Tatsache ist, dass sich die Angestellten schon bei Betriebseröffnung, mit Ausnahme einzelner Hilfskräfte, mehrheitlich aus frühern Inhabern ähnlicher Stellen bei andern Privatbahnen rekrutierten, die sich vielleicht durch momentane Besserstellung oder Eröffnung günstiger Aussichten zum Übertritt verleiten liessen. Für jeden Fachmann ist es ohne weiteres klar, dass eine Eisenbahn nie mit einem «völlig ungeschulten» Personal eröffnet werden könnte. Der Vorwurf der Leichtfertigkeit wird daher seitens des Personals mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen. Die Verantwortung hat allein die Verwaltung, welcher jedes Verständnis für Personal-Fürsorge abgeht, zu tragen.<sup>23</sup>*

*Aber auch der Präsident der Sektion Unteremmental des Handels- und Industrievereins war mit der Darstellung im «Drahtbericht» nicht einverstanden: Gestatten Sie dem Unterzeichneten im Interesse der Wahrheit darzutun, dass die ganze Gegend unter dem Stillestehen des ganzen Eisenbahnverkehrs von Wolhusen-Langenthal, Ramseihuttwil und Huttwil-Eriswil sehr leidet. Handel und Industrie empfinden es schwer, dass keine Güter spediert und keine sich im Güterschuppen befindlichen Güter in Empfang genommen werden können. Was Ihr Korrespondent von Beförderung durch Breaks berichtet, ist in einzelnen Fällen*

zutreffend, d.h., dass die Milch aus unserer Gegend, die nach Basel usw. jeden Morgen spediert wird, per Fuhrwerk nach Langenthal geführt wurde.

Dagegen ist es dem Unterzeichneten nicht gut verständlich, wie die Kohlenbergwerke Gondiswil, Zell, Hüswil usw. per Breaks ihre Kohle spedieren sollen.

Sagen wir es offen, es ist ein Skandal, dass eine derartige Lahmlegung des Verkehrs möglich war, ohne dass nicht jede Möglichkeit versucht worden wäre, sie zu umgehen.

Auf wessen Seite das Publikum steht, soll hier nicht untersucht werden, dagegen ist es widersinnig, zu sagen, der Verkehr sei vorher nicht mehr bedeutend gewesen.

Gerade das Gegenteil ist wahr. Wir stehen mitten in der Kartoffelernte, mitten in der Obsternte, die Kohlenbergwerke spedieren täglich viele Wagen Kohle, Handel und Industrie arbeiten ebenfalls stark, und da muss denn schliesslich mit allem Nachdruck darauf hingewiesen werden, dass es eine wissentlich falsche Berichterstattung ist, wenn derartiger Unsinn in einem Blatte, wie der «Bund» es ist, erscheint.

Der Präsident und mit ihm wohl alle Mitglieder des genannten Vereins gelangen hiermit an die Regierung, dass sie keine Zeit mehr verstreichen lasse, und dieser Schädigung von Handel und Industrie und weitesten Volksschichten ein promptes Ende bereite.<sup>24</sup>

Der Huttwiler Gemeinderat stellte sich hingegen klar hinter die Bahnverwaltung: Man kann es nicht begreifen, dass die Behörden der interessierten Gemeinden untätig zusehen, statt durch konstruk-

tives Vorgehen eine Pression auszuüben und eine Verständigung beschleunigen zu helfen.

Zur Orientierung des Publikums müssen wir mitteilen, dass die Gemeindebehörden in diesem Streik-Konflikt vorläufig nicht mitzureden haben. Die Verwaltungen im Verein mit den Regierungen tun ihr möglichstes, eine Einigung zu erzielen. Die Situation ist hauptsächlich deshalb schwierig, weil es den Verwaltungen an Geld fehlt und zum Beispiel die Sumiswalder Linie auf so schwachen Beinen sich befindet, dass deren Betriebseinstellung, wenn der Bund nicht eingreift, vor der Tür steht. Mit einem jährlichen Defizit von 140'000 Franken, wie das Jahr 1918 erwartet, kann doch kaum weiter kutschiert werden.<sup>25</sup>

Bissig karikierte die Berner Tagwacht die Situation in Huttwil: Es dürfte für das Publikum ausserhalb von Huttwil von Interesse sein, die Herren, die den Streik der Eisenbahner verschuldeten, etwas näher kennen zu lernen. Der Tonangebende im Verwaltungsrat ist der alte Herr Direktor Ritz, der es nicht nur zu einem schönen Gehalt, sondern trotz der grossen Teuerung zu einem anständigen Bäuchlein gebracht hat. Dieser alte Herr Direktor glaubt, die Eisenbahner und Angestellten noch immer mit Hungerlöhnen abspeisen zu können, wie zu Grossvaters Zeiten. Aus diesem Grunde sind ihm schon vor einiger Zeit eine Anzahl Gramper davongelaufen und nahmen Arbeit als Kohlengräber, wo sie natürlich viel mehr verdienen als bei Herrn Direktor Ritz. Ein alter Gramper, der 20 Jahre bei Wind und Wetter seine Pflicht stets treu erfüllte und es statt zu einem Bäuchlein durch seine Arbeit zu einem Buckel brachte, erhielt ganze 5.40

Franken Taglohn mit der Aufbesserung von 40 Rappen. Es fiel diesem armen, krumm gewordenen Gramper schwer, von seinen Eisenbahnschienen Abschied zu nehmen, aber er hat es gewagt und verdient nun bedeutend mehr. Aber die jüngeren Gramper wollten bei Herrn Ritz nicht alt werden, denn diese erhielten natürlich noch viel weniger Lohn. Im Verwaltungsrat der Langenthal-Huttwil-Bahn und der mitbetriebenen Linien sitzen nicht etwa Gewerbetreibende und Industrielle, sondern ein Herr Fürsprecher Salvisberg von Grünen, der neben Herrn Ritz eine grosse Rolle spielt: Neben diesem noch ein anderer Anwalt, ferner zwei privatisierende alte Herren und zwei Bauern, die es ebenfalls zu Privatiers gebracht haben. Dass solche satte Herren für den Hunger ihrer Angestellten und Arbeiter «volles» Verständnis haben, ist leicht begreiflich. Nun wird diesen alten Herren im schönen Emmental, wo es eben nicht mehr wie zu Schlosser Wiedmers Zeiten «so schön u luschtig» geht, wohl eine Kerzenfabrik aufgegangen sein. Noch am Samstag nachmittag dachten die Herren Ritz und Konsorten beim Jass im Café zur Post und auch am Abend im Bad bei gleicher Beschäftigung noch nicht an einen Streik. Am Samstag abend schliefen diese satten Herren noch ruhig, um am Sonntag nachmittag im Hotel Mohren und abends im Hotel Bahnhof der mühseligen Arbeit des Jassens obzuliegen. Die Eisenbahner haben dann aber diese alten schlafenden Herren am Montag morgen jäh aus dem Schlaf geweckt. Nur schade, dass die Herren nicht alle Flüche der Arbeiter und Gewerbetreibenden zu hören bekommen. Durch Schaden werden auch diese Protzen klug.<sup>26</sup>

Den diversen Zeitungen ist weiter zu entnehmen, dass die Post mit «zweispännigen Fourgons und den nötigen Beiwagen» einmal pro Tag befördert wurde. Die Bahndirektion versuchte, bei der Automobilgesellschaft Wangen Berna-Lastwagen zu mieten, was die Tagwacht mit einem Appell an die Chauffeure beantwortete, Solidarität zu üben. Diese drohten darauf, ebenfalls zu streiken, falls die Gesellschaft den Huttwilern mit Fahrzeugen aushelfen sollte. Das Bahnpersonal selbst weigerte sich, wenigstens die Milch für die Stadt Basel zu transportieren. Die Bahngesellschaft liess gelbe Plakate zur Information der Bevölkerung drucken.<sup>27</sup> Am Dienstag, 10. September, tagte der Berner Regierungsrat und berief auf den folgenden Tag die Bahndirektion, den Luzerner Regierungsrat, die Personalvertreter und ihre Verbandsfunktionäre zu einer Konferenz ins Huttwiler Hotel Krone ein. Brühwarm konnten die Teilnehmer danach in der Tagwacht nachlesen, was diese dort verhandelt und beschlossen hatten: Am Nachmittage fanden dann in der Krone Huttwil neue Einigungsverhandlungen zwischen der Personalkommission, den Vertretern der Kantone Bern und Luzern statt. Erstere wurden durch Dr. Tschumi und v. Erlach, die letztere durch Regierungsrat Erni vertreten. Vom VSEA waren anwesend Dr. Woker und Genosse Düby. Den Vorsitz führte Regierungsrat v. Erlach, der namens der Berner Regierung folgende Vorschläge unterbreitete:

1. Der Betrieb ist durch das Bahnpersonal sofort wieder aufzunehmen.
2. Unter dieser Bedingung sichert der Regierungsrat dem Bahnpersonal zu, dass er für die unverzügliche



Ausrichtung eines Vorschusses von 150 Franken per Mann und zehn Franken pro Kind sorgen wird.

3. Der Regierungsrat erklärt, dass er die Bahnverwaltung zu einer angemessenen Erhöhung der bisher beschlossenen Teuerungszulagen veranlassen wird.

4. Der Regierungsrat schlägt dem Bahnpersonal vor, dass die Kantonale Eisenbahndirektion die übrigen Streikpunkte untersuchen und darüber Bericht erstatten solle, worauf der Regierungsrat die endgültigen Verfügungen treffen würde.

Weiter sicherte Herr v. Erlach zu, dass für das schlechtergestellte Personal der Ramsei-Huttwil- und Huttwil-Eriswil-Bahnen sofort je 200 Franken und 20 Franken pro Kind Vorschuss gewährt werden. Sodann habe das Personal weitere Zulagen zu erwarten, sobald einmal die Nachteuerungszulagen an das kantonale Personal ausgerichtet würden. Es sei selbstverständlich, dass dannzumal auch das Personal der Nebenbahnen Berücksichtigung finde. Die Streikenden möchten deshalb die Propositionen der Berner Regierung annehmen und dadurch die Sympathien befestigen, die es dort schon genieße. Der Vertreter des Kantons Luzern erklärte, seine Regierung habe noch «keinen Anlass gehabt», sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen. Persönlich ist er mit den Vorschlägen der Berner Regierung einverstanden und hofft, die Luzerner Regierung werde sie ebenfalls gutheissen.

Gosteli, als Präsident des Verbandes des Personals der Nebenbahnen, gibt namens der Streikenden die Erklärung ab, dass an den Forderungen festgehalten werde. Sie lauten:

800 Franken für Verheiratete

100 Franken Kinderzulage

500 Franken für Ledige

500 Franken für Barrierenwärterinnen.

Denselben nahmen in kurzen und bündigen Voten auch die übrigen Vertreter der Arbeiter ein. v. Erlach und Dr. Tschumi geben zu, dass das Personal der vier Linien wirklich schlecht gestellt sei und eine Bezahlung hat, mit der man heute nicht leben kann. Darüber sei sich auch die ganze Regierung einig, und es sei ihre ehrliche Absicht, zu helfen. Auch der Regierungsvertreter des Kantons Luzern erklärt, dass wenn Luzern im November die Nachteuerungszulage beschliessen werde, das Bahnpersonal, soweit es für Luzern in Betracht komme, ebenfalls berücksichtigt werde. Wie die Regierungsvertreter von Bern, mahnt er, Vertrauen zu den Behörden zu haben. Die Vertreter des Personals blieben die Antwort nicht schuldig. Die Regierung hätte längst Gelegenheit gehabt einzugreifen und sei selbst schuld, wenn heute kein Vertrauen mehr bestehe... Vertrauen bestehe auch nicht zu den heute gemachten Versprechungen betreffend die Nachteuerungszulagen (Dr. Tschumi ruft: «Sie haben einen Rechtsanspruch darauf, selbstverständlich). Ja. dann sei es etwas anderes!

Herr v. Erlach bestätigt den Ausspruch Tschumis! Natürlich soll es bei der Nachteuerungszulage keine neuen «Längwylereien» mehr geben. «Wird dem Personal des Kantons die Nachteuerungszulage gesprochen, dann ohne weiteres auch für das Bahnpersonal.» Nachdem Genosse Düby nochmals die Forderungen als absolute Notwendigkeit vertreten hat und Dr. Tschumi neuerdings betont hat, die Nachteuerungszulage müsse auch Geltung haben für das Bahnpersonal, und der Präsident der Bahn-

Mobilmachung während des Ersten Weltkriegs am Bahnhof Huttwil. Bild Fotonachlass Johann Schär, Staatsarchiv Bern



Bahnhof Huttwil, Blick auf Bahnhofgebäude, Hotel Bahnhof und Verwaltungsgebäude der Bahn (von rechts). Bild Fotonachlass Johann Schär, Staatsarchiv Bern



gesellschaft LHB sich zum Schlusse bereit erklärte, sich den Anordnungen der Regierung zu fügen, beschlossen die Personalvertreter in der darauffolgenden Sonderkonferenz auf Grund dieser Aussprache folgenden Vermittlungsvorschlag:

Unter der Bedingung, dass die Ziffern 2 und 3 des Regierungsratsbeschlusses vom 10. September 1918 in der Weise abgeändert bzw. ergänzt werden, dass die dem Personal der LHB und mitbetriebenen Linien gewährten Teuerungszulagen betragen:

- I. 1. Für Verheiratete 750 Franken
  2. Pro Kind bis zum 18. Altersjahr 90 Franken
  3. Für Ledige 500 Franken
  4. Für Barrierenwärterinnen aller Linien 300 Franken
- II. Dass die eventuell gewährte Nachteuerungszulage pro 1918 an das kantonale Personal auf Grund eines von den Regierungsvertretern anerkannten Rechtsanspruchs ohne weitere Verhandlungen sinn- gemäss auf das Personal dieser Bahnen übertragen wird, erklärt die Personalkommission, die Beendigung des Ausstandes zu proklamieren.

Mit Bezug auf Ziffer 4 des Regierungsratsbeschlusses vom 10. September 1918 erwartet das Personal mit aller Bestimmtheit, dass der Regierungsrat die dem Personal ohne Not und nur zufolge der Einwirkung von Drittpersonen entzogenen alten Anstellungsverträge im vollen Umfange wieder einführen wird. Hinsichtlich der Kündigung Fiechter stellt die Personalkommission fest, dass Herr Fiechter die erhobenen Anschuldigungen in Form einer von den Betreffenden angenommenen Satisfaktionserklärung vorbehaltlos zurückgezogen hat. Unter diesen Umständen entfällt für die Verwaltung jeder Grund, das Anstellungsverhältnis mit Herrn Fiechter aufzu-

lösen. Die Personalkommission spricht daher die bestimmte Erwartung aus, dass im kontradiktorischen Verfahren der Regierungsrat die Zurücknahme der Kündigung aussprechen wird.

Zu einer Einigung langte es allerdings immer noch nicht. Die Regierungsvertreter erklärten, neue Weisungen holen zu müssen. Die Berner Regierung dürfte am Donnerstag vormittag neuerdings Stellung nehmen. Der Streik geht weiter.<sup>28</sup>

Der Streik ging zwar weiter, sofort setzte aber ein hektischer Telegrammverkehr ein, um die Zustimmung aller Parteien einzuholen. In der folgenden Ausgabe konnte die Tagwacht dann die Einigung und die pünktliche Betriebsaufnahme der Bahnen vermelden: *Wie wir bereits in einer Depesche den Tagwachtlesern bekanntgemacht haben, ist nachmittags um drei Uhr der Betrieb wieder aufgenommen worden. Die Bewegung hat mit einem absoluten Sieg der Arbeiter geendet, einem Sieg, wie er nur möglich wurde durch die eiserne Solidarität aller Streikenden. Die in gestriger Nummer veröffentlichten Forderungen sind bis auf eine Abänderung der Zulagen für die Barrierenwärterinnen, die gleichgestellt werden wie die Wärterinnen der übrigen Berner Dekretsbahnen, restlos von der Regierung angenommen worden.*

Der Beschluss für die Wiederaufnahme erfolgte einstimmig. Sicher ist aber, dass wenn die Regierung kein Entgegenkommen gezeigt hätte, der Streik entschlossen weitergeführt worden wäre. Die Streikkontrolleure und Vertrauensleute brachten der Streikleitung stetsfort die günstigsten Nachrichten über die Stimmung bei den Streikenden, die mit grösster, bewundernswerter Disziplin auf Posten

standen und jeder Anordnung der Leitung Folge leisteten. Der Streik ist nicht zuletzt dank dieser mustergültigen Ordnung und dank der Tatsache, dass alle Provokationen von seiten der Bahnverwaltung wirkungslos blieben, gewonnen worden. Noch am Donnerstag schrieb das Emmentaler Blatt: «Wir werden sehen, wer es länger aushält.» Nun, der Atem scheint der Verwaltung ausgegangen zu sein noch bevor das Blatt in den Händen der Leser war. Vielleicht reden nun auch die Aktionäre ein Wort mit dieser Verwaltung, die es so glänzend verstanden hat, das Personal in den Streik zu treiben, den Betrieb vier Tage lang lahmzulegen und das Personal am Ende als *Quantité négligable* bei den Unterhandlungen auszuschalten. Wenn sie heute ihre einfältige Einsendung in der bürgerlichen Presse durchliest und ihre jetzige Position mit der dort zur Schau getragenen Position vergleicht, wird sie eingestehen müssen, dass weniger Protzerei, weniger Grossmüligkeit und mehr Bescheidenheit besser gewesen wäre. Immerhin begreifen wir den Ärger jenes anonymen Zeitungsschreibers aus Sumiswald, der von der Betriebseinstellung der Bahn um so schwerer betroffen wurde, als ihm aus Gründen der Sauberkeit die Postkutsche verboten ist! Aber es imponiert kaum, wenn sonst ein vollgemästeter Verwaltungsrat blagiert, man halte schon aus und wenn's 70'000 Franken kosten werde, die Arbeiter aber müssten das Geld nicht haben. Dass noch so viel Geld vorhanden ist, wird besonders die Inhaber von Streckenabonnements und andere Geschädigte freuen, die kaum säumen werden, ihre gesetzlichen Entschädigungsansprüche geltend zu machen. Hoffentlich langen da die 70'000 Franken.

Die Betriebsaufnahme ging glatt von sich. Die Maschinen standen ja stets unter Feuer. Punkt drei Uhr rückte die Mannschaft an und sofort machten die Pfeifen aller Lokomotiven der Bevölkerung den Wiederbeginn der Arbeit bekannt. Ein stilles Lachen sah man auf allen Gesichtern, als die Dampfsirenen ihr Triumphgeheul ausstiessen. Selbst der Direktor, der ebenfalls pünktlich um 3 Uhr erschienen war, machte gute Miene zum bösen Spiel und bemühte sich um ein Lächeln, als die erste Lokomotive mit roten Blumen geschmückt und mit der Aufschrift «Hoch die Organisation!» aus der Remise fuhr. Um drei Uhr zwanzig gingen bereits Gütersonderzüge nach jeder Richtung ab, und die Geschäftsleute stürmten Post und Telegraph. Wie relativ klein auch der Güterverkehr auf diesen Überlandbahnen ist, die vier Ruhetage hatten doch einschneidende Wirkung gehabt. Die Verwaltung wird sich zweifellos die Sache das nächstemal besser überlegen, ehe sie es zum Äussersten kommen lässt. Andererseits hat das Personal wertvolle Erfahrung gemacht und wird nicht vergessen, welche Bedeutung in dem Dichterwort liegt:

«Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will!»

Die übrige Arbeiterschaft und speziell das Personal der anderen Bahnen wird den Kameraden von den Huttwiler Linien nur gratulieren. Der Erfolg der Aktion hat schliesslich mehr Bedeutung als in den Zahlen zum Ausdruck kommt; er wird zweifellos auch auf andere Betriebe wirken und dürfte da und dort allzu grosse Machtgelüste dämpfen.<sup>29</sup>

## Die spanische Grippe

Die Frage der Teuerungszulagen für das Bahnpersonal war noch nicht gelöst, als sich in den ersten Augusttagen 1918 in Huttwil eine Nachricht wie ein Lauffeuer verbreitet haben dürfte: Im Salemspital in Bern war am 3. August Susanna Gerber verstorben, die Oberschwester und Hausmutter des Spitals. Mitte Juli war sie in die Ferien verreist, aus denen sie notfallmässig aufgebeten wurde, um in Biel Soldaten im Militärspital zu pflegen, die an der spanischen Grippe erkrankt waren. Dabei steckte sie sich selbst mit der Krankheit an, gegen die die Medizin damals kein Mittel wusste. Im Salemspital ihres Mutterhauses, den Diakonissen von Bern, erlag sie der Krankheit. Die Massnahmen, die gegen die Grippe-Epidemie ergriffen worden waren, verboten es ihrem Umfeld aus Huttwil, nach Bern an die Beerdigung zu reisen, wo Susanna Gerber beigesetzt wurde.<sup>30</sup> Mit der spanischen Grippe erreichten der Erste Weltkrieg und die damit verbundene Wirtschaftskrise auch in der Schweiz eine neue Dimension, sahen sich doch plötzlich weite Kreise im nächsten eigenen Umfeld mit dem Tod auch junger Menschen konfrontiert, und nicht nur in der Berichterstattung von den Schlachtfeldern Europas. Trotz ihres Namens war die Grippe vermutlich in Kansas ausgebrochen und von amerikanischen Soldaten nach Europa eingeschleppt worden. In der Schweiz war sie zuerst in der Westschweiz aufgetreten.<sup>31</sup> Was das für die Soldaten bedeutete, hatten die Leser des «Unter-Emmentaler» kurz vor Susanna Gerbers Hinschied in einer abgedruckten

Mitteilung des Pressebüros des Armeestabes lesen können, die sich auf das Bulletin des Schweizer Gesundheitsamtes bezog: Innert kürzester Zeit erkrankten 50 bis 60 Prozent der Angehörigen einer Einheit. Die grössten Krankenzimmer genügten nicht mehr, die Kantonnements mussten in Krankenzimmer umgewandelt werden. Das Sanitätspersonal selbst erkrankte meist innert kürzester Zeit vollzählig. Wenn neue Einheiten aufgebeten wurden, rückten viele Angehörige nicht ein, weil sie selbst zu Hause krank lagen. In den Krankendepots wechselten die Kommandanten und die diensthabenden Sanitätsoffiziere oft innerhalb weniger Tage. Am schlimmsten war die Lage hinter den Stellungen an der Nordwestgrenze der Schweiz, zum Beispiel im Jura oder eben auch in Biel, wo Schwester Susanna sich die tödliche Infektion holte.<sup>32</sup>

Die im Alter von 44 Jahren Verschiedene war eine sehr erfahrene Diakonisse, die lange Zeit bei sehr renommierten Ärzten gearbeitet hatte. So als Operationsassistentin in Bern beim Chirurgen und Nobelpreisträger bei Theodor Kocher sowie Ernst Tavel, Kochers Privatassistenten und Leiter des von diesem geschaffenen bakteriologischen Instituts. 1908 wurde sie ans neu gebaute Spital in Huttwil geholt, wo ihr neben ihren Kenntnissen in der Heilkunde ihre ländliche Herkunft besonders zugute kam. Denn zu ihrem Zuständigkeitsgebiet gehörte auch die Verpflegung. Aus Kostengründen wurde diese zum Teil im eigenen Gemüse- und Pflanzgarten gezogen, aber auch in Huttwil und Umgebung gesammelt. Kinder seien in ihrem Auftrag in den Wald gegangen, um Beeren zu sammeln, heisst es

Postkarte zu Gunsten des Spitals  
Huttwil. Dieses wurde von der Dia-  
konisse Susanna Gerber geleitet, die  
1918 bei einem Einsatz für grippe-  
kranke Soldaten starb. Bild Privatbesitz



Postkarte «Gruss aus Huttwil» mit  
Walke, Marktgasse und Spital. Ver-  
lag von Sattler Leuenberger, Hutt-  
wil. Postalisch gelaufen 2.8.1907.  
Bild Privatbesitz



im Nachruf, oder von Haus zu Haus, um Eier «zusammenzutragen».<sup>33</sup> Das umsichtige Haushalten der Hausmutter wirkte sich in den Kriegsjahren besonders wohltuend aus, als auch in der Region Huttwil Mangel an vielem herrschte. In der ganzen Schweiz forderte die Grippe 25'000 Todesopfer. Die Zahl der Erkrankten lässt sich nicht mehr bestimmen, weil die Statistik mangelhaft war.<sup>34</sup> Das gilt noch verstärkt, wenn man versucht, herauszufinden, wie eine Gemeinde wie Huttwil von der Grippe betroffen war. Sämtliche verfügbaren Indikatoren deuten jedoch darauf hin, dass das Städtchen vergleichsweise glimpflich davon kam. Ein Hinweis kann die Zahl der Gestorbenen geben. Über den ganzen Kanton Bern betrachtet lag diese im Jahr 1918 46 Prozent über dem Durchschnitt der Jahre des Ersten Weltkrieges. In Huttwil liegt dieser Wert bei 27 Prozent – fast gleich wie im damaligen Amtsbezirk Trachselwald mit 26 Prozent. Am höchsten liegt der Wert in den Amtsbezirken Saanen (92 Prozent) und Biel (74 Prozent). Der Amtsbezirk Bern folgt an fünfter Stelle mit 57 Prozent, Thun an zehnter mit 49 Prozent. Burgdorf mit 37 Prozent, Wangen mit 35 Prozent und Aarwangen mit 31 Prozent bestätigen die unterdurchschnittlichen Werte aus dem Emmental und Oberaargau, während Signau mit einem Wert von 56 als Illustration dafür herhalten kann, dass neben den Städten auch periphere ländliche Gebiete überdurchschnittlich von der Epidemie betroffen sein konnten. Noch extremere Werte erhält man für die bis 1918 eigenständige Berner Arbeiter-Hochburg Bümpliz (93 Prozent) oder die sehr abgelegene Emmentaler Gemeinde Schangnau (120 Prozent).<sup>35</sup>

Keine Auffälligkeiten für die Grippezeit zeigen auch die Zahlen der Krankenkasse Huttwil. So war die Anzahl Kranker pro 100 Mitgliedern im Geschäftsjahr unmittelbar vor dem Krieg mit 53 höher als in den Geschäftsjahren 1917/1918 (29) und 1918/19 (38). Und die ausbezahlten Krankengelder pro Fall lagen 1916/1917 mit 83.80 Franken doppelt so hoch wie in den beiden folgenden Geschäftsjahren (40.31, resp. 33.05 Franken).<sup>36</sup> Sogar quartalsweise liegen die Zahlen zu den Patienten und den Krankentagen für das Spital Huttwil vor. In diesen zeigt das 4. Quartal 1918 mit 110 Patientinnen und Patienten eine eindeutige Spitze, während es bei den Krankentagen hinter dem 1. und 3. Quartal 2017 zurückliegt.<sup>37</sup>

Man unterscheidet beim Verlauf der Grippe zwei Wellen: eine erste ab Juli, eine zweite nach dem Huttwiler Eisenbahnerstreik ab Oktober. Die Krankenhaus-Statistik lässt vermuten, dass Huttwil vor allem von der zweiten Welle betroffen war. Diese Annahme bestätigt ein Blick in die Ausgaben des «Unter-Emmentaler»: Während neben Schwester Susanna im dritten Quartal des Jahres nur vereinzelt Grippeopfer erwähnt werden, häufen sich die Meldungen ab Oktober bis Ende Jahr. Diese Meldungen lassen erahnen, dass die Grippe auch abseits der Hauptherde tragische individuelle oder familiäre Aspekte hatte. Zum Beispiel in der Familie von Landwirt Hermann Gerber am Berg in Huttwil, die 1918 äusserst traurige Weihnachten feiern musste: Als gesunder Mann war der Vater eingerückt, als beim Ausbruch des Landesstreiks das Militär aufgeboden wurde. Nach wenigen Tagen befahl ihn die Grippe. Während Wochen



Kleindietwil (Canton Bern)

Die Postkarte aus dem Verlag von Jakob Steffen, dem Vater des an der spanischen Grippe gestorbenen Ernst Steffen, zeigt die Drogerie der Familie im kreisrunden Bild unten links. Das Bild ist jedoch unter dem Aspekt der Energieversorgung von zusätzlichem Interesse, die für die Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg eine wichtige Rolle spielte. 1865 bauten die Gebrüder Meyer, Textilfabrikanten aus Oftringen, im Dorf eine Leinenweberei. Die Postkarte, die 1907 abgestempelt wurde, zeigt sie noch ohne den Hochkamin, der seit 1997 den Horst der Dietwiler Störche trägt. Dafür steht neben der Fabrik ein Wasserkraftwerk, dem das Wasser über einen Kanal von der Langeten her zu- und wieder abgeleitet wurde. Die Konzession dafür wurde am 14. Juni 1865 erteilt. 1907 war die Postkarte jedoch bereits veraltet, denn bereits eine «Repräsentationskarte» der Gebrüder Meyer von 1883 zeigt die Fabrik mit rauchendem Kamin. Die Fabrikanten setzten also zu dieser Zeit bereits auf die Steinkohle, die in der Schweiz importiert werden musste. Entsprechend dürften sie auf den Eisenbahnbau gedrängt haben. Ob sie während der Kohlenteuerung im Ersten Weltkrieg wieder auf die lokale Wasserkraft setzten, ist nicht bekannt. Die Konzession für das Wasserkraftwerk jedenfalls erlosch erst am 23. Juli 1968. Bild Privatbesitz. Quellen: Auskunft Wasserwirtschaftsamt des Kantons Bern, 28.9./4.10.2017, LT 22.7.2005.

schwebte er zwischen Leben und Tod, ehe am Weihnachtsmorgen das «schwach glimmende Lebenslicht gänzlich erlosch», wie der «Unter-Emmentaler» schrieb. Der Dreissigjährige hinterliess eine Gattin mit einem zweijährigen Mädchen und einem drei Monate alten Knaben.<sup>38</sup> Oder in der Drogerie Steffen in Kleindietwil, wo Jakob Steffen im Januar 1918 die Nachfolge seines verstorbenen Vaters angetreten hatte und als Fourier ebenfalls tot aus dem Aktivdienst zurückgebracht wurde.<sup>39</sup> Oder in Rohrbach der Schmied Friedrich Schürch, geboren 1844 in Gondiswil und danach weit in Frankreich herumgekommen, ehe er in Rohrbach die Schmiede übernehmen konnte. Erst hatte er seine Gattin und seinen Sohn wieder gesund gepflegt, ehe die Grippe auch in befiel und in eine heftige Lungenentzündung mündete, der er in wenigen Tagen erlag.<sup>40</sup> Oder schliesslich Familie Geissbühler-Zaugg in Wyssachen: Am Tag, als Hans Geissbühler seine erst 34-jährige Frau Anna Barbara beerdigen musste, kam aus Bern die Nachricht, dass auch sein treuer und zuverlässiger Knecht als Soldat der Füsilierkompanie 2/38 im Militärdienst in Bern gestorben war – ebenfalls ein Opfer der Grippe. Um ihn trauerten auch seine betagten Eltern von der Alp.<sup>41</sup> Zeitweise wurden aus einzelnen Ortschaften sogar mehrere Grippeopfer gleichzeitig gemeldet, so am 30. November «drei junge Soldaten» aus Wasen und vier Personen aus Eriswil, wobei die Redaktion des Unter-Emmentalers die zweite Zahl – «von zwei Eriswilerbürgern auf unserem Bureau persönlich gemacht» – in der nächsten Ausgabe auf drei herunterkorrigieren musste.<sup>42</sup>

Neben den Erkrankten und ihren Angehörigen wurde auch die übrige Bevölkerung von Einschränkungen und besonderen Massnahmen betroffen, die wegen der Epidemie angeordnet wurden. Bereits im Juli mussten die Strassenspritzer in Huttwil mit ihrem Wagen häufiger ausrücken. Im Städtchen waren die Strassen damals noch nicht geteert. Damit bei trockenem Wetter nicht alles unter Staub versank, wurden die Strassen befeuchtet. Nun hatte der Gemeindepräsident angeordnet, dass wegen der Epidemie-Gefahr häufiger gespritzt wurde.<sup>43</sup> Anfang Oktober erliess der Regierungstatthalter von Trachselwald ein Versammlungsverbot, von dem besonders auch die Tanzanlässe betroffen waren.<sup>44</sup> In der «Kaltenherberg» zwischen Roggwil und Langenthal musste nach der traditionellen Chilbi der Betrieb eine Zeitlang eingestellt werden, weil alle Hausbewohner an der Grippe erkrankt waren, wie der «Unter-Emmentaler» am 24. Oktober vermeldete. In der gleichen Ausgabe wurde festgehalten, dass die Grippe im Oberaargau nun gefährlicher und hartnäckiger aufträte als im Sommer. *In volkreichen grösseren Gemeinden zählen die amtlich konstatierten Krankheitsfälle weit über hundert, und viele kommen gar nicht zur Anzeige und ärztlichen Behandlung. Die oberaargauischen Spitäler sind überfüllt. Zur Pflege im Heim der Grippekranken mangelt es an sachverständigem Pflegepersonal, trotz der vielen Kurse für häusliche Krankenpflege, die im Oberaargau durchgeführt worden sind. In ärmern Familien stellt sich Mangel an Bettzeug ein, und Frauenvereine erlassen Aufrufe um Verabfolgung von Leintüchern, Anzügen usw., um der grössten Not steuern zu können. Die Ärzte*

werden überanstrengt. Wo Samaritervereine bestehen, treten die Samariterinnen und auch viele Samariter freiwillig in den Dienst der Krankenpflege.<sup>45</sup> Auch in Huttwil stellte der Samariterverein zehn Mitglieder, um die Grippekranken zu pflegen. Gleichzeitig musste er seine Feldübung auf der Kaltenegg und einen «Wiederholungskurs» absagen.<sup>46</sup> In Sumiswald wurde der Jahrmarkt vom 1. November abgesagt, während sich in Huttwil am 4. Dezember am kalten Markt «das Publikum in den Nachmittagsstunden trotz Grippegefahr recht zahlreich einfand».<sup>47</sup>

Ende Oktober sah sich der Gemeinderat von Huttwil zu folgendem Aufruf veranlasst: *Da die Grippe auch in unserer Gegend grössere Verbreitung und schwerere Formen annimmt, erachtet es der Gemeinderat als Pflicht, nach Anhörung der Gesundheitskommission, der Einwohnerschaft einige Ratschläge zu erteilen, Gesunden und Kranken zur Zeit dieser gefährlichen Epidemie zu nützen und eine weitere Verbreitung möglichst zu hemmen.*

*Gesunde sollten sich grosser Reinlichkeit befleissen, Gesicht und Hände fleissig waschen, oft gurgeln, sich überall da fernhalten, wo viele Menschen zusammenkommen. Wir möchten namentlich vor dem truppweisen Herumstehen warnen, wie es besonders am Sonntagnachmittag am Bahnhof üblich ist; sie sollen möglichst viel in freier Luft sein. In der Wohnung soll Sauberkeit herrschen, die Zimmer sollen fleissig gelüftet werden. Vieles Rauchen, sowie reichlicher Genuss alkoholischer Getränke sind schädlich. Bei der Pflege von Kranken sollen sie nach jeder Berührung der Kranken die Hände waschen; Grippe-masken sind zu empfehlen.*

*Kranke sollen beim ersten Unwohlsein sich sofort ins Bett legen, da es sich herausgestellt hat, dass in diesem Fall der Krankheitsverlauf der günstigste ist. Neben den ärztlichen Vorschriften soll für grosse Reinlichkeit und frische Luft im Krankenzimmer Sorge getragen werden. Die Genesenden sollen auch bei scheinbar leichten Fällen nicht zu früh aufstehen, jedenfalls nicht bevor mindestens 4 Tage nach dem Schwinden des Fiebers verflossen sind, da auch bei leichten Fällen durch ein zu frühes Aufstehen leicht ein gefürchtetes Wiederaufflackern der Krankheit oder eine Lungenentzündung auftreten kann; also Vorsicht bei scheinbar leichten Fällen!*

*Um eine Verschleppung der Krankheit möglichst zu vermeiden, werden die Angehörigen von Kranken dringend ersucht, sich nicht ohne zwingenden Grund vom Hause zu entfernen und sich auf keinen Fall an Orte, wo viele Leute zusammenkommen, zu begeben (Kirche, Eisenbahn, Wirtschaft usw.), sie sollen Kommissionen, Lebensmittelkarten usw. sich durch Nachbarn besorgen lassen. Leichte Kranke und Genesende haben die Pflicht, zu Hause zu bleiben, um nicht ihre Mitmenschen der Gefahr der Ansteckung auszusetzen; ihre Ansteckungsfähigkeit dauert noch etwa 10 Tage nach der Entfieberung, daher möchten wir besonders Arbeitgebern raten, Angestellte und Arbeiter nach überstandener Grippe nicht zu früh zur Arbeit zuzulassen.*

*Erkrankte sollen auf keinen Fall reisen, da sie eine grosse Gefahr für die Mitreisenden sind, und zudem jede Reise für sie selbst schädlich ist und die Krankheit in ungünstigem Sinne beeinflussen kann; es lege sich jeder an dem Orte, wo er gerade erkrankt, zu Bette (Spital!).*

*Krankenzimmer müssen nach der Genesung, oder bevor das Zimmer von einem Gesunden bezogen wird, gründlich gereinigt werden. Böden, Wände tüchtig fegen, das Waschbare an den Betten waschen, Matratzen und Federzeuge sonnen, klopfen, bürsten, Fenster und Türen offen halten, so dass Sonne, Luft und Licht herein kann, das Zimmer einige Tage leer stehen lassen.*

*Krankenbesuche sind zu unterlassen. Zum Schlusse möchten wir alleinstehenden Erkrankten oder Kranken mit mangelnder Pflege dringend Verpflegung in unserem gut eingerichteten Krankenhaus empfehlen, da es für den Ausgang der Krankheit sehr auf eine gute Pflege ankommt und das Pflegepersonal für die häusliche Pflege sehr schwer erhältlich ist. An vielen Orten werden zur Aufnahme Grippekranker Notspitäler errichtet, weil die bestehenden Spitäler überfüllt sind, während hier ein gut eingerichtetes Krankenhaus mit opferfreudigem Personal infolge eines tiefeingewurzelten Vorurteils fast nicht genutzt wird.<sup>48</sup>*

*Im «Unter-Emmentaler» vom 9. November doppelte die Ortspolizeibehörde nach: Im Einverständnis mit Kirchgemeinderat und Pfarramt verlangen wir, dass der Regierungsrats-Verordnung betreffend «stille Beerdigung» strenger nachgelebt wird. Ferner hat aus hygienischen Gründen bis auf weiteres die Abdankung in der Kirche zu unterbleiben. Beim Trauerhause wird, wie bisher, ein Gebet gesprochen, am Grabe findet eine kurze Ansprache mit Gebet statt. In der gleichen Ausgabe der Zeitung war aus Dürrgraben, dem heutigen Heimisbach, vermeldet worden, dass die Grippe dort ziemlich verbreitet sei und deshalb sowohl der*

*Schulunterricht wie der Gottesdienst eingestellt worden seien. Sumiswald hatte stille Beerdigung angeordnet und den Schulbeginn hinausgeschoben.<sup>49</sup> Zwei Tage zuvor hatte das Krankenhaus Huttwil zur Spende für ein elektrisches Koch-Rechaud aufgerufen, «da die kostspieligen Weingeist-Lämpchen des nachts nicht mehr genügen».<sup>50</sup> Schliesslich wandte sich die Gesundheitskommission von Huttwil zusammen mit dem Samariterverein Huttwil und Umgebung und dem Gotthelfverein des Amtes Trachselwald Ende November erneut an die Bevölkerung: *Noch schreitet die Grippe mit unerbittlicher Strenge durch Stadt und Land. In ihrem Gefolge erscheinen Not, Tod und Elend. Mit der Rückkehr der entlassenen Soldaten kann die Gefahr der Verschleppung noch vergrössert werden.**

*Auch in unserer Gemeinde leiden viele Familien schwer unter dieser Geissel der Menschheit. Hilfe tut bitter not. Es fehlt aber an den nötigen Hilfskräften. Darum ergeht ein dringender Aufruf an alle Frauen und Männer, namentlich des Samaritervereins und der «Kurse für häusliche Krankenpflege». Auch starke Arme sind notwendig zu Transporten. Tellen-söhne und Stauffacherinnen vor! Meldet Euch bei Herrn Gottlieb Jäggi oder bei der Gesundheitskommission. Hilfsbedürftige wollen ihre Bitte ebenfalls bei den nämlichen Stellen vorbringen.*

*Nach einem Zusatzparagraphen 12bis des Epidemiegesetzes haben Pflegepersonen, wenn sie bei der Grippepflege selbst an Grippe erkranken, Anspruch auf unentgeltliche Behandlung und Verpflegung, ferner auf ein angemessens Krankengeld, sowie auf Invaliden- und Hinterlassenenvergütung. Das gilt*

*aber nur für den Fall, dass die Betroffenen durch eine amtliche Stelle (Gemeindebehörde usw.) aufgeboten worden sind.*

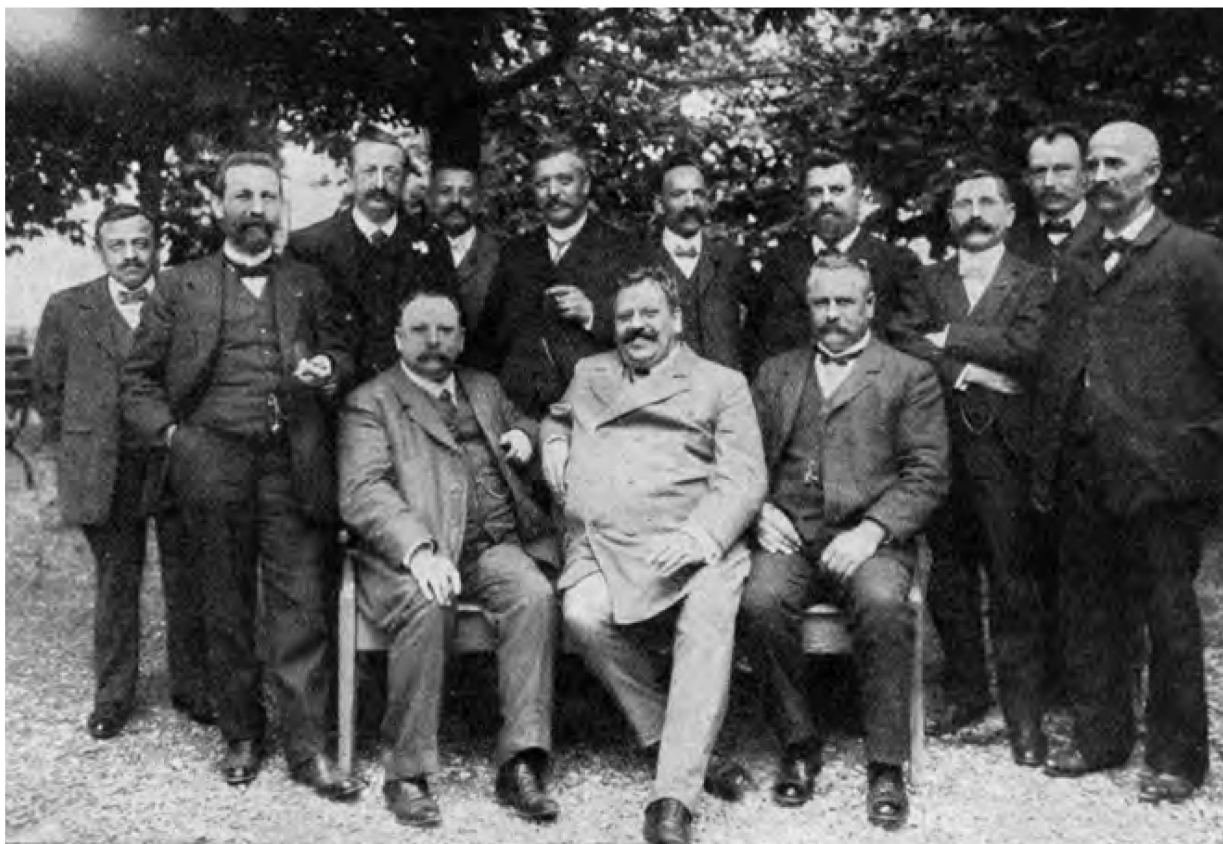
*Damit fällt eines der vielen Bedenken, die bei der Anmeldung stark in die Waagschale fielen, dahin. Lasst unsern Ruf nicht ungehört verhallen!<sup>51</sup>*

Die akute Todesgefahr, die von der Grippe ausging, verstärkte die durch die Not der Kriegszeit gewachsene Polarisierung der Gesellschaft. Rechtsbürgerlich-militärische Kreise und die Vertreter der Arbeiterschaft warfen sich gegenseitig vor, dafür verantwortlich zu sein, dass die Grippe sich wie eine Epidemie ausbreiten konnte. Und jeder dachte nur noch an seine eigenen Leute. Typisch dafür ist eine Sammlung des Bauernvereins Huttwil: Er rief zur Spende von Liebesgaben «für die im Dienst an der Grippe erkrankten Soldaten» auf.<sup>52</sup> Dass auch Eisenbahner – wie der Aufruf der Gemeinde Huttwil belegt – bei ihrer Arbeit der Epidemie besonders ausgesetzt waren und daran erkranken konnten, überstieg offenbar das Vorstellungsvermögen der Bauernsamen. Dabei verzeichnete auch die Bahn «viele Krankheitstage infolge der Grippe», insgesamt stieg die Zahl der Krankheitstage auf allen vier Bahnen von 2408 im Jahr 1917 auf 4076. Auch zwei Todesopfer unter den Eisenbahnern sind bekannt: Walter Spichiger, 29 Jahre alt, Bahnangestellter in Huttwil, und Eduard Quinche, 25 Jahre alt, Stationsgehilfe in Rohrbach. Ersterer hinterliess Mutter, Verlobte und Geschwister.<sup>53</sup>

## Die Huttwiler Eisenbahner im Landesstreik

Oskar Salvisberg schäumte. Der Fürsprecher aus Sumiswald war als Verwaltungsrat der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn eine beliebte Zielscheibe der Berner Tagwacht. Am 9. Januar 1919 schrieb er einen «confidentiellen» Brief an seinen Kollegen Otto Müller in Langenthal. «Ich möchte Sie dringend bitten, in dieser Angelegenheit so rasch wie möglich vorwärts zu machen, wenn Sie wirklich die Sache in Händen haben, denn es geht nicht an, dass diese Kerle, wie namentlich ein Gosteli, ein Fiechter in Eriswil und ein Kronenberg Huttwil höhnisch herumlaufen, so dass die ganze Bevölkerung sagt, diesen kann man nichts antun, die gehen natürlich wieder leer aus usw.»<sup>54</sup> Was Oskar Salvisberg derart in Rage brachte, war jedoch nicht der Streik vom 9. bis 12. September 1918, sondern der Landesstreik zwei Monate später. Die Spanische Grippe wütete immer noch heftig, als die politische und soziale Krise in der Schweiz landesweit eskalierte. Unversöhnliche Gegensätze in den politischen Lagern und gegenseitige Fehleinschätzungen führten dazu, dass am 11. November der Landesstreik ausbrach, ausgerufen vom Oltner Aktionskomitee. Die Vertreter des Bürgertums sahen in der Arbeiterschaft primär Revolutionäre am Werk, während Vertreter der Sozialdemokraten in der Gegenseite eine Ansammlung von Kriegsprofiteuren sah.<sup>55</sup> Im Oberaargau wurde vor allem in Langenthal gestreikt, wo die Arbeiterbewegung bereits eine bedeutende Stellung im politischen Leben errungen hatte. Rund 400 Frauen und

Männer versammelten sich dort am ersten Streiktag vor dem Stammlokal der Arbeiterunion und suchten von dort die Betriebe auf, wo noch gearbeitet wurde. Die Arbeiterunion erreichte auch, dass das Elektrizitätswerk Wynau seinen Betrieb tagsüber einstellte, womit in Langenthal auch keine Maschinen liefen.<sup>56</sup> Abgesehen von Langenthal war der Oberaargau und das Emmental von konkreten Streikaktionen nur am Rande betroffen, wie dem Protokoll der Debatte des Grossen Rat zum Landesstreik entnommen werden kann:<sup>57</sup> Personal der Eisenwerke in Gerlafingen zog bis nach Herzogenbuchsee, um Arbeiter vom Streik zu überzeugen. Die Burgdorf-Thun-Bahn musste ihren Betrieb einstellen, weil das Personal zwar mit wenigen Ausnahmen zur Arbeit angetreten war, aber «unter dem Terror der Arbeiterschaft von Thun nicht mehr fahren wollte».<sup>58</sup> Beklagt wurde jedoch der Tod von sechs Kavalleristen der Schwadron 9 in den Militärspitälern und «weiterer Frauen, Mütter und Geschwister» von Soldaten an der Grippe. «Unser Volk argumentiert anders als der Präsident des Oltner Aktionskomitees», wurde hervorgehoben, «der erklärt hat, der Streik sei eine Folge des Militäraufgebots. Das mag ja zum Teil zutreffen in bezug auf das Truppenaufgebot in Zürich, aber unsere Berner, Freiburger und Waadtländer Soldaten waren jedenfalls nicht schuld am Streikausbruch, sondern sie mussten einrücken infolge des Landesstreiks.»<sup>59</sup> Der konservative Buchser Grossrat Ulrich Dürrenmatt, behauptete, das



Vorstandssitzung des Nebenbahnpersonal-Verbandes am 14./15. September 1912, anlässlich der Geschäftsübergabe von der Sektion Wädenswil an Huttwil. Vorne sitzend W. Furrer, Wädenswil, Emil Düby, Generalsekretär, und Johann Gosteli, Huttwil. Bild Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Badel, SWA Bv L IV 21 (Bro)

Elektrizitätswerk Wynau habe mit «der Revolution» einen Pakt geschlossen: «Wenn ihr die Leitung nicht unterbrecht, so verpflichten wir uns, morgens 8 Uhr den Strom abzustellen und bis abends 5 Uhr keinen abzugeben.»<sup>60</sup>

In der Grossratsdebatte zum Landesstreik meldete sich auch Emil Düby zu Wort, der als Sekretär des Verbandes des Personals Schweizerischer Transportanstalten an den Verhandlungen während des Huttwiler Eisenbahnerstreiks teilgenommen hatte und dem Oltner Aktionskomitee angehörte: *Nun zur Sache selbst. Herr Bühler hat in seinem Referat bemerkt, die Bevölkerung habe ein Anrecht darauf, zu wissen, ob die bernischen Dekretsbahnen dem Staat Bern gehören oder den Düby, Woker & Cie. Ich möchte mir erlauben, diesem Gedankengang des Herrn Bühler nachzugehen. Ich bin tatsächlich nicht so unbescheiden, auch nur einen Augenblick anzunehmen, dass ein blosses Wort von Düby, Woker oder andern genügen würde, damit das Eisenbahnpersonal den ausserordentlich folgenschweren Entschluss fasst, einer ausgegebenen Streikparole in der grossartigen Art und Weise nachzuleben, wie es geschehen ist. So unbescheiden bin ich nicht. Wohl aber ist es vielleicht möglich, dass man mich beim Abbruch des Streikes ausserordentlich nötig hatte; doch das gehört nicht hieher. Damit das Eisenbahnpersonal sich auf den Boden der organisierten Arbeitsniederlegung stellte, mussten ganz bestimmte Voraussetzungen vorhanden sein. Der Sprechende hat in Wort und Schrift an einer Reihe von Delegiertenversammlungen und auch gegenüber den Behörden schon lange darauf aufmerksam gemacht, dass eines schönen Tages auch das Eisenbahnperso-*

*nal vom Recht der organisierten Arbeitsniederlegung Gebrauch machen werde, wenn die Behörden nicht einlenken. Die Sache spitzte sich so weit zu, dass der Föderativverband, dem, wie Sie wissen, das gesamte Eisenbahnpersonal angehört, sich in seiner Delegiertenversammlung vom 24. Juni 1918 in einer Nebenfrage, in der Frage der Nachsteuerungszulagen, grundsätzlich auf den Boden der organisierten Arbeitsniederlegung stellte und damit auch gegen die Militärorganisation demonstrierte, die seinerzeit nur mit einem ganz schwachen Mehr vom Volk angenommen worden ist. Schon damals hat sich das Eisenbahnpersonal – ich berufe mich auf die ergangenen Beschlüsse und Kundgebungen – mit aller Energie auf den Boden gestellt, dass es die durch Art. 20 der Militärorganisation ausgesprochene Knebelung nicht anerkennen könne.*

*Welches waren die Voraussetzungen, welche das Eisenbahnpersonal auf diese Bahn gelenkt haben? Ich erinnere Sie daran, dass anlässlich der denkwürdigen Debatte im Nationalrat das Wort geprägt worden ist, das Staatspersonal stehe zur Verwaltung, zu seinem Brotherrn, in einem Treueverhältnis und das erlaube ihm nicht, von dem jedem Privatarbeiter zu Gebot stehenden Recht der organisierten Arbeitsniederlegung Gebrauch zu machen. Angenommen, dieses Treueverhältnis bestehe im umschriebenen Sinn, so setzt es voraus, dass der Staat, dass der Arbeitgeber die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals vorbildlich gestalte, das Treueverhältnis namentlich auch in schweren Tagen aufrecht erhalte und dem Personal die Treue nicht breche. Diese Treue, meine Herren, ist in schweren Tagen dem Personal vom Staat ge-*

brochen worden. Das ist es, was das Personal auf die Bahn der organisierten Arbeitsniederlegung geführt hat. Ich will Ihnen das anhand von unanfechtbaren Akten beweisen.

Ich will nicht daran erinnern, welche Kämpfe es vor dem Krieg gebraucht hat, um das staatliche Personal vor Verarmung zu schützen. Ich erinnere nur daran, dass schon vor dem Krieg viele Kreise des untern Bahnpersonals armengenössig waren. Das ist eine notorische Tatsache, ausgewiesen durch die Armenbehörden der Städte Zürich und St. Gallen.

Aber daran will ich Sie erinnern, dass bei Ausbruch des Krieges, wo sich die wirtschaftliche Bedrückung selbstverständlich sofort auch in diesen Kreisen bis hoch hinauf in die Beamtenkategorien, die dank Ihrer Einsicht jetzt proletarisiert sind, bemerkbar gemacht hat, der Staat dem Personal die Treue gebrochen hat. Der Bundesrat hat schon am 11. September mit einem Federstrich die gesetzlichen Gehaltsaufbesserungen und auch sämtliche Beförderungen sistiert, womit dem aufstrebenden jungen Mann die einzige Möglichkeit, vorwärts zu kommen, genommen war. Der gleiche Staat hat zu Beginn des Krieges Hunderte von Hilfsarbeitern auf die Strasse geworfen und sie damit den Schrecken der Arbeitslosigkeit preisgegeben. Und was vor allem erbittert hat, und was heute noch in den Herzen der Leute nachzittert, ist der Umstand, dass der gleiche Staat seine Lehrlinge entlassen hat; junge, hoffnungsvolle Existenzen, die mit glühendem Eifer und Freude den Eisenbahnerberuf ergriffen, die sich auf diesen Beruf durch eine kostspielige Fachschule vorbereitet hatten, denen die Kosten von den Eltern bestritten werden mussten, die alle nicht mit Glücksgütern ge-

segnet sind – diese Lehrlinge hat man brutal entlassen. Man hat eine ganze Reihe von ausserordentlich wichtigen Reglementen, so das Bekleidungsreglement, das Reglement über die Reisediäten, zuungunsten des Personals teilweise ausser Kraft gesetzt und verschlechtert. Und gerade noch in der letzten Zeit wurde etwas gemacht, das dem Fass den Boden ausschlug: Um das tatsächlich bestehende Pensioniertenelend nicht zu vergrössern, hat das Personal schon lange eine etwelche Erhöhung der bescheidenen Pensionen angestrebt und verlangt. Man hat das wohlbegründete, in höflicher und konzilianter Form abgefasste Gesuch abgewiesen und im gleichen Moment die Pensionen der Oberbeamten von 4200 auf 7000 Fr. erhöht!

Glauben Sie nicht, dass das alles heute noch vom Personal als eine brennende Schmach empfunden wird und dass es nur des geringsten äusseren Anlasses bedurft hat, um den jahrelang darnieder gehaltenen Groll und die Erbitterung zum Ausdruck zu bringen? Da braucht es kein Machtwort von irgend einem Komitee oder sonst jemand.

Wie war es bei den Nebenbahnen? Dort sind die Verhältnisse noch viel schlimmer. Ich gebe gerne zu – ich gebe die Wahrheit immer zu – dass beispielsweise die Verwaltung der Lötschbergbahn in letzter Zeit ausserordentlich viel für das Personal getan und sich bemüht hat, den Bundesbahnen da, wo etwas Gutes zu verzeichnen war, nachzuzufolgen, so bei den Teuerungszulagen, der Pensions- und Hilfskasse usw. Aber auf der andern Seite ist festzustellen, dass wir ein richtiges Nebenbahnerelend haben. Nach Massgabe einer seinerzeit vom Sekundärbahnenverband aufgenommenen Statistik haben wir dort noch Mini-

malgehälter von 1060 und Maximalgehälter von 1260 Fr. Der Durchschnittsgehalt des Personals der Nebenbahnverwaltungen steht zurzeit sehr wenig über 2000 Fr., wobei zu beachten ist, dass derselbe natürlich durch die etwas bessern Gehälter, wie sie bei der Lötschbergbahn und der Emmentalbahn ausgerichtet werden, wesentlich in die Höhe getrieben wird. Dazu kommen noch – die Lötschbergbahn und die Emmentalbahn hatten das auch nicht — die zu Beginn des Krieges dekretierten Gehaltsreduktionen, die teilweise 30, 35 bis 50 % betragen. In einer Zeit, wo das Personal bereits verarmt und unterernährt war, legte man ihm Gehaltsreduktionen auf, und es braucht die grössten Anstrengungen der Personalorganisationen, um heute diese Gehaltsreduktionen gegenstandslos zu machen. Man hat bestehende Anstellungsverträge einfach mit einem Federstrich aus dem Wege geräumt.

Glauben Sie nicht, dass diese sozialpolitisch und erwerbspolitisch kurzsichtigen Massnahmen im Personal eine furchtbare Stimmung auslösen mussten? Beim Generalstreik und bei heutiger Debatte ist mir immer das Wort in den Sinn gekommen, mit dem der bekannte Historiker Jakob Burckhardt sein Kolleg über den Krieg begann und das mutatis mutandis auch für den Wirtschaftskrieg gilt: «Nicht darauf kommt es an, wer in einem Krieg den ersten Schuss abgibt, nicht dort ist die Schuld zu suchen, sondern bei denjenigen, welche dafür gesorgt haben, dass der erste Schuss unvermeidlich war.»<sup>61</sup> Das Protokoll vermerkt Beifall bei den Sozialdemokraten.

Die Huttwiler Eisenbahner jedenfalls fühlten sich während des Landesstreiks besonders in der

Pflicht, hatten sie doch während ihrer Arbeitsniederlegung im September auf die Unterstützung ihrer Personalverbände und die Solidarität anderer Angestellter des öffentlichen Verkehrs zählen können, unter anderem der Chauffeure der Automobilgesellschaft Wangen. Zugführer Johann Gosteli war vom Oltner Aktionskomitee am 11. November nach Bern eingeladen worden. Die Huttwiler Eisenbahner traten den Dienst am ersten Streiktag, dem 12. November, zwar wie gewohnt an. Mit dem ersten Frühzug brachten jedoch die beiden Zugführer die Nachricht nach Huttwil, dass auf der Station Langenthal die Arbeit vollständig ruhe, und kein Personal für den Rangierdienst zur Verfügung stehe. Der dortige Bahnhofvorstand versehe mit einigen Beamten den Abfertigungs- und Bureaudienst und habe mit Mühe einen Weichenwärter finden können, der die Centralweichenanlage für die Umstellung und nötigen Manöver unseres Zuges bediene. Das Streikpersonal als namentlich das auf dem Schauplatz erschienene Personal der LJB habe in heftigen Redensarten unser Personal beschimpft.<sup>62</sup> Johann Gosteli verfügte auf diese Meldung hin die sofortige Arbeitsniederlegung des Bahnpersonals und nahm telefonisch nochmals mit dem Streikkomitee in Bern Rücksprache. Die Reisenden, die bereits in den nach Langenthal abfahrereiten Zug eingestiegen waren, mussten wieder aussteigen. Im Depot, der Werkstätte und der Verwaltung wurde zwar zum Teil noch gearbeitet, «fahrtüchtiges» Personal stand ab sofort aber nicht mehr zur Verfügung. Tags darauf beschloss eine Personalversammlung, am Streik festzuhalten. Betriebschef Jean Walder und der Depotchef konnten immerhin

einen Zug für den Postverkehr nach Wolhusen organisieren, in dem auch rund 15 Passagiere mitreisen konnten. Sie begleiteten den Zug und konnten feststellen, dass an den HWB-Stationen das Personal «pflichtgemäss den Dienst versah. [...] Auf der Station Wolhusen fehlte kein einziger Mann. Die Fabriken von Geistlich arbeiteten voll.»<sup>63</sup>

Am Nachmittag unternahmen der Depot- und der Betriebschef eine Fahrt nach Langenthal, wobei sie folgendes feststellten: *Vor dem Einfahrtsignal in Rohrbach war auf dem Übergang eine Barrierenstange quer über das Gleis gelegt, die wir wegräumen. Die Weichen in Rohrbach standen alle auf Ablenkung. Die Station war geschlossen, Vorstand Herrmann hat ohne Bewilligung die Station verlassen und hielt sich in Huttwil auf.*

*In Dietwil und Lindenholz fanden sich Vorstand und Wärterpersonal im Bureau. Auf wiederholte Aufforderung wurde auf beiden Stationen das Glockensignal zur Abfahrt gegeben. Die Weichen standen auf Durchfahrt.*

*In Madiswil standen die Weichen auf Ablenkung auf besetztes Geleis 1. Bureau und Wartsaal waren geschlossen. Trotz wiederholter Aufforderung war das im Bureau eingeschlossene Personal nicht zum öffnen zu bewegen.*

*In Lotzwil standen die Weichen auf Ablenkung auf besetztes Geleise. Bureau und Wartsaal geschlossen. Das Personal öffnete trotz Aufforderung nicht.*

*Auf der Rückfahrt fanden wir die Weichen überall auf Durchfahrt gestellt.*

*In Lotzwil Bureau durch Personal besetzt und geschlossen. Oeffnung verweigert.*

*In Madiswil auf wiederholte Aufforderung wurde das Bureau geöffnet, anwesend waren Gehülfe Dreyer und zwei Wärter. Der Vorstand war abwesend.*

*In Lindenholz und Kleindietwil wurde das Glockensignal gemäss Aufforderung gegeben.*

*In Rohrbach wurde das Bureau auf Aufforderung geöffnet. Volontär Koller und Wärter waren anwesend. Der Vorstand war in Huttwil.*<sup>64</sup>

Auf Druck des Bundesrates, des Parlamentes und der Armee beschloss das Oltener Komitee am 13. November, den Streik am Folgetag abzubrechen. Morgens um 8 Uhr am 14. November erhielt der Betriebschef der Huttwiler Bahnen Besuch von Zugführer Johann Gosteli. Dieser eröffnete ihm, Emil Düby habe den Landesstreik für beendet erklärt, deshalb stehe das Personal wieder zur Verfügung der Bahn. Ab vormittags elf Uhr verkehrten die Züge wieder fahrplanmässig.

Als Hauptschuldigen des Streiks bei den Huttwiler Bahnen bezeichnete Betriebschef Jean Walder Zugführer Johann Gosteli. *Erreicht ihn hiefür das Kriegsgericht, so ist's gut. Andernfalls habe ich die Absicht, den Gosteli sofort ausser Dienst zu setzen, in der Meinung, dass die Direktion dessen Entlassung und Kündigungsfrist auszusprechen habe. Man wird diesbezüglich mit der kantonalen Eisenbahndirektion in Verbindung treten.*<sup>65</sup>

Der Bericht des Betriebschefs gibt noch zusätzlich Einblicke in die aufgeheizte Stimmung der Streiktage. Er trägt nämlich eine Bleistiftnotiz «Velotour zu ergänzen Flückiger II». Tatsächlich wird dann in anderer Schrift mit Bleistift ergänzt: *Fiechter, Ammann und Jordi hatten sich am 12. September*

*per Velo nach den Stationen der Huttwil-Wolhusen-Bahn begeben, um das Personal zum Streik aufzuheizen. Sie gelangten bis Willisau, von wo sie auf Veranlassung von Herrn Statthalter Steiner mittelst der Polizei via Huttwil zurückgewiesen wurden.* In einer Kopie des Berichts ist dann die falsche Datierung September durchgestrichen und durch die richtige November ersetzt, ebenfalls die beiden Namen Ammann und Jordi durch Kondukteur Kronenberg. So fand die Passage dann auch Eingang in den Bericht vom 14. April 1919, mit der entscheidenden Umformulierung, dass das Personal der Huttwil-Wolhusen-Bahn nicht zum Streik «aufgehetzt», sondern «mittelst Unterschriftenbogen verpflichtet» werden sollte.<sup>66</sup> Fiechter und Kondukteur Kronenberg sind denn auch die beiden Eisenbahner, die Fürsprecher Oskar Salvisberg neben Johann Gosteli dingfest gemacht sehen wollte.

Wie stark der Landesstreik das Vertrauen in die Amtsstellen der Schweiz nicht nur in der Arbeiterschaft erschütterte, zeigen zwei Briefe an die Gemeindeschreiberei Wyssachen. Absender ist ein dort heimatberechtigter E. Zaugg-Schlatter, der in Feldbach am Zürichsee als Grossist und Detailhändler mit Glas und Porzellan geschäftete. Am 15. Februar 1919 erhielt dieser eine Sendung aus dem Ausland angezeigt. Um diese einführen zu können, benötigte er sofort einen Nationalitätsausweis, den er in Wyssachen bestellte. Als er das Papier deutlich später als erwartet erhielt, fehlte darauf das Datum. Weil es so lange dauerte, annullierte der Kunde seine Bestellung, während die Ware immer noch an der Grenze lag. In seinem

Reklamationsschreiben hielt Zaugg nun nicht nur fest, seine «Erbitterung über den Staatsbetrieb» habe seinen Höhepunkt bald erreicht. Er fügte noch hinzu: «Was die am meisten an Staat und Gemeinden abliefernden Bürger und Geschäftsleute von unseren Staats- und Gemeindebeamten und -angestellten erwarten dürfen, haben die letzten Novembertage gezeigt.»<sup>67</sup>

Im «Unter-Emmentaler» erlebten die Tage des Landesstreik ein verspätetes Nachspiel in einem Schlagabtausch, den sich Jean Walder und Johann Gosteli lieferten. Unter dem Stichwort «Aufklärung» schrieb der Betriebschef: *Nachdem der Generalstreik sein Ende gefunden hat, geziemt es sich, weitere Volkskreise unseres Verkehrsgebietes über dessen Entwicklung bei den von Huttwil aus gehenden Bahnbetrieben aufzuklären.*

*Man war hier allgemein der Ansicht, dass hierseitiges Personal nach bereits vier Tagen Streiks im Monat September sich der neuen Bewegung nicht anschliessen werde. Weitaus der grösste Teil des Personals teilte diese Ansicht, zumal es die Überzeugung hatte, dass vom Generalstreik für den einzelnen Mann keine besondere Vorteile zu erwarten seien.*

*In Verwaltungskreisen erwartete man von dem seit einiger Zeit kranken Präsidenten der Personalvereinigung, Zugführer Gosteli, dass er sich der Sache fern halte.*

*Als am Vormittag des 11. November derselbe ein Gesundheitszeugnis vorlegte und nach Bern zu fahren wünschte, damit er sein Veto gegen den Streik einlegen könne, war man doch sonderbar berührt, ohne ihn jedoch an seinem Vorhaben zu hindern.*

*Am Abend des 11. November wurde der Generalstreik angekündigt.*

*Am 12. November, als die ersten Morgenzüge ohne jeden Zwischenfall zur Ausführung gelangten, durfte man mit Recht auf die Aufrechterhaltung des Betriebes, wenn vielleicht auch nur in reduziertem Masse, hoffen. Allein um 8 Uhr, als der erste Zug von Langenthal zurückkam mit der Meldung, dass dort das Bahnhofpersonal bis auf wenige Getreue im Abfertigungsdienst, dem Aufstand beigetreten war, erklärte Herr Gosteli, trotz den Mahnungen des Unterzeichneten, auch den Streik für unser Personal. Alle Bemühungen für die Gewinnung einiger weniger Leute für Aufrechterhaltung eines Motorwagendienstes blieben erfolglos. Herr Gosteli hatte gesprochen.*

*Wohl glaubte er mit dem Hinweis darauf, dass der Streik nicht gegen hierseitige Verwaltung gerichtet sei und er, wie auch das übrige Personal, gerne fahren würde, wenn nicht der Befehl von Bern aus und die Solidarität es anders gebieten würden, seine Schuld am Streike von sich abzuwälzen.*

*Die Verfügung des Kriegsbetriebes, welche der Bundesrat erlassen hatte, und die das Personal den Militärgesetzen unterstellte, schien für ihn keiner Beachtung wert.*

*Es musste rücksichtslos und bar jeder Verantwortung gestreikt werden.*

*Ein derart frivoles Spiel mit den Interessen der Verwaltung, einer ganzen Landesgegend und nicht zuletzt des Staates, verdient gebührend bestraft zu werden und keine salbungsvollen Phrasen werden diese Tat beschönigen können.*

*Lobend darf erwähnt werden, dass das gesamte Personal der Huttwil-Wolhusen-Bahn sich dem Auf-*

*stand fern hielt und seiner täglichen Arbeit pflichtgemäss oblag. Diese Tatsache ermunterte die leitenden Organe schon am zweiten Streiktag, einzelne Züge auf dieser Linie fahrplanmässig zur Ausführung zu bringen, und ermöglichte sogar Zugverbindungen mit Luzern herzustellen.*

*Von andern Orten nennen wir die Seetalbahn, deren Personal dem Dienst oblag und sich der Streikerei fernhielt.*

*Aus dem Kanton Luzern wurde uns gemeldet, dass der Zorn der Bevölkerung gegen das Personal, welches unsere Bahnen still gelegt hat, im Wachsen begriffen sei, und wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir annehmen, dass das nämliche auch von der Anwohnerschaft der Linien Langenthal-Huttwil-Bahn, Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und Huttwil-Eriswil-Bahn der Fall war. An vielen Orten im Land herum wurden Volksprotestversammlungen abgehalten, welche sich in berechtigter Kritik gegen das Vorgehen, namentlich des Bahnpersonals, auflehnten. Dasselbe hätte wohl auch in hiesiger Gegend geschehen müssen beim längern Andauern des Streiks. Von den kompetenten Behörden erwarten wir mit Unterstützung weiterer Volkskreise nochmalige Massnahmen, die verhindern, dass ein einzelner Mann im Unteremmental die Macht in der Hand behält, von heute auf morgen den Verkehr nach Belieben stillzulegen und dass der gleiche Mann als Präsident des schweizerischen Nebenbahnverbandes auf andern Nebenbahnen in gleich schädigender Weise sich Eingriffe erlaubt.<sup>68</sup>*

*In der nächsten Ausgabe reagierte Johann Gosteli mit folgender Erwiderung: In Nr. 137 Ihres Blattes wurde ich vom Betriebschef der Langenthal-Hutt-*

wil-Bahn, Herrn Walder, als alleiniger Urheber der Arbeitsniederlegung auf dieser Bahn und mitbetriebenen Linien während des Generalstreikes bezichtigt. Ich nehme ohne weiteres an, dass das Publikum an meinen Ausführungen keinen Zweifel hegt. Über den Krankheits-, respektive Genesungsverlauf beziehe ich mich auf die Anordnungen des Arztes, Herrn Dr. Minder. Herr Walder hat aber auch schon die Anordnungen eines Arztes bekrittelt. Als ich die telegraphische Aufforderung erhielt mit dem Traktandum «Generalstreik» war ich mir sofort bewusst, in was für eine Lage unser Personal kommen könnte und ich ging mit dem Wunsch desselben begleitet, dass der Streik noch verhütet werden könne. Es wurde auch eine Abordnung unseres Verbandes beim Oltener Aktionskomitee vorstellig mit der Bitte, den Generalstreikbefehl zurückzunehmen. Es war aber schon zu spät, die Ereignisse überstürzten sich, und am Dienstagmorgen erhielten wir von Langenthal, Wolhusen und Ramsei den Bericht, dass keine Züge kursieren, die Emmental Bahn zwar einen nach Langnau ausführte, der aber nicht mehr zurückgelassen wurde. Der Präsident des Maschinenpersonalverbandes und ich begaben sich nun zu Herrn Betriebschef Walder in seine Wohnung und meldeten ihm den Sachverhalt. Dieser war ebenfalls der Meinung, dass wenn kein Anschluss erhältlich sei, es keinen Zweck gehabt hätte, die Kohlen unnütz zu verbrennen. Als dann das Personal des Zuges 52 von Langenthal zurückkam, überschüttete es mich mit Vorwürfen, dass ich ihm die Blamage hätte ersparen können, denn der Empfang in Dorten sei kein schöner gewesen, sie würden unter keinen Umständen mehr dorthin fahren. Darauf er-

klärte ich dem Herrn Betriebschef nach Rücksprache mit dem Präsidenten des Lokomotivpersonals und dem andern anwesenden Personal, dass wir nun doch gezwungen seien, die Arbeit niederzulegen. Das ganze Personal, wie auch der Angegriffene, wussten, was das in unserer Gegend zu bedeuten hatte. War bei der ersten Arbeitsniederlegung die Sympathie des Publikums zum grossen Teil auf unserer Seite, so war nun bei diesem Streike das Gegenteil der Fall. Das ganze Personal sagte sich aber, nachdem es bei seinem ersten Kampfe von seinen Kollegen aus der ganzen Schweiz moralische und finanzielle Unterstützung erhalten hatte, dass es von ihm geradezu undankbar gehandelt wäre, wenn es nun seinen kämpfenden Brüdern in den Rücken schiessen würde.

Oder wären Sie, Herr Betriebschef, hierzu im Stande gewesen? Diese Stimmung kam dann am Mittwoch Vormittag spontan zum Ausdruck, als der Herr Betriebschef neuerdings das Ansinnen an das Personal stellte, die Arbeit wieder aufzunehmen. Ich erklärte dem Personal (ich lud, nebenbei gesagt, den Herrn Betriebschef ebenfalls zu der Versammlung ein), dass es ohne sich um mich zu kümmern, einen Beschluss fassen möchte, laute er so oder anders. Das Personal fasste nun folgende Resolution, welche der Direktion sofort übermittelt wurde, während drei gleichlautende von sämtlichem Personal der Langenthal-Huttwil-Bahn, Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, Huttwil-Eriswil-Bahn und einem Teil der Huttwil-Wolhusen-Bahn unterzeichnet wurden: «Die am 13. November 1918, vormittags 9 Uhr in Huttwil, von 60 Angestellten des Platzes Huttwil besuchte Versammlung des Personals der

LHB und mitbetriebenen Linien protestiert hiermit einmütig gegen das Vorgehen der betriebsführenden Organe und gegen die Unterschiebung, als ob der im Anschluss an den allgemeinen Landesstreik vom 12. November ausgesprochene Streik des Personals der Langenthal-Huttwil-Bahn und mitbetriebenen Linien der alleinigen Initiative und Veranlassung des Präsidenten Joh. Gosteli, respektive der Personalkommission zuzuschreiben sei und erklärt ausdrücklich, dass die Arbeitsniederlegung aus Solidaritätsgründen mit der gesamten Eisenbahner- und Arbeiterschaft der Schweiz erfolgte. Die Versammlung beschliesst nach gewaltiger reiflicher Diskussion nunmehr gänzliche Arbeitsniederlegung und erklärt, dass sie gegen allfällige Massregelung an Mitgliedern der Organisation energisch Stellung nimmt und sich mit denselben unter allen Umständen solidarisiert. Wir lehnen zum vornherein ausdrücklich jede Verantwortung für allfällige provokatorische Massnahmen der betriebsführenden Organe ab und behalten uns für diesen Fall weitere Gegenmassregeln vor.»

Am Donnerstag früh erkundigte ich mich in Bern nach der Lage, und als erklärt wurde, der Generalstreik sei beendet, die Wiedereinführung der Arbeit werde auf nachts 12 Uhr angesetzt, erkundigte ich mich sofort, ob uns erlaubt werde, die Arbeit sofort wieder aufzunehmen, was bejaht wurde, worauf um 8 Uhr vormittags das ganze Personal die Arbeit wieder aufnahm. Den militärischen Stellen wurde vom Herrn Betriebschef berichtet, einzig auf Befehl des Zugführers Gosteli stehe der Verkehr still! Wie ganz anders war dagegen das Vorgehen des Herrn Direktors der Emmentalbahn, welcher seinen Leuten den

Befehl des Gruppendirektors verlas, sie fragte, ob sie die Arbeit wieder aufnehmen wollten und auf die verneinende Antwort bemerkte, er habe dies erwartet und werde in diesem Sinne für alle antworten, es hätte für sie keinen Zweck zu fahren, da es im Gegenteil noch sehr riskiert wäre! Dem Befehl, Donnerstag um 1 Uhr die Arbeit aufzunehmen, war ich schon um 12 Uhr nachgekommen. Ich überlasse es nun getrost dem Publikum, zu beurteilen, ob das Personal sowie der Schreibende anders handeln konnte und ich werde mich den Verwaltungsbehörden auch verantworten. Zu dem Schlag ins Gesicht, den das Personal und dessen verhasste Organisation empfangen hat, wird dasselbe nun selbst Stellung nehmen müssen. Die Ausübung des Mandats des Präsidenten des Nebenbahnverbandes ist mir von der Verwaltung seiner Zeit ausdrücklich bewilligt worden und hat noch bei keinen andern Verwaltungen Komplikationen verursacht. Bei den Bundes- und Kantonsbehörden konnte ich denn auch in dieser Eigenschaft unbeanstandet verkehren, und beweist dies zur Genüge, dass ich den Vorwurf eines unverantwortlichen Hetzers nicht verdiene, dass ich aber je und je für die Interessen des Personals eingestanden bin. Auch das Publikum kennt mich aus meiner sechszwanzigjährigen Dienstzeit zu lange, um nicht zu wissen, wie wenig solche Vorwürfe gegen mich berechtigt sind.

Der Herr Betriebschef stellt mir übrigens kein schlechtes Zeugnis aus, wenn er behauptet, dass mein Wort genüge, den ganzen Verkehr auf unsern Linien still zu legen! Es wäre wohl zu wünschen, dass er diese Gefolgschaft des Personals durch vernünftige und zeitgemässe Reformen auf sich über-

tragen könnte, statt das Personal durch kleine Düstereien und schikanöse Behandlung stets mehr zu erbittern.<sup>69</sup>

Betriebschef Jean Walder sah sich durch diese Erwiderung veranlasst, «weiter aufklärend vorzugehen. In nicht zur Sache gehörenden Bemerkungen wirft er mir «Bekritteltung der Anordnungen eines Arztes, kleine Düstereien und schikanöse Behandlung des Personals» vor, worauf ich nicht eintrete. Glaubt Herr Gosteli wirklich, dass diese Anklagen, wofür er den Beweis schuldig bleiben wird, beim Leser verfangen und sein schweres Vergehen beschönigen?

Ich halte mich an Tatsachen: Herr Gosteli hat an den Beratungen in Bern teilgenommen, er kam mit der Streikparole heim. Dienstag morgen 6 Uhr, als die ersten Züge fort waren, sprach er bei mir vor und erklärte, dass nirgends gefahren werde und es keinen Zweck habe, bei uns zu fahren. Allerdings, wenn nirgends gefahren wird, dann hat es auch keinen Zweck bei uns zu fahren, aber ich will die Sache zuerst untersuchen. Das war meine Antwort.

Warum kam Herr Gosteli zu mir? Das Personal hatte die Pflicht und den speziellen Auftrag des Betriebsgruppendifektors, zu fahren. Herr Gosteli hatte, wie er mir sagte, «die ersten Züge abgelassen» und dass er auch die übrigen abgehen lassen werde, schien mir klar zu sein. Aber er wollte von mir das Einverständnis haben, dass nicht gefahren werden sollte, um alsdann die Verantwortlichkeit mir zuzuschieben zu können. Einen andern Zweck konnte der Besuch bei mir nicht haben. Forchte Zumutung. Ich begab mich sofort zum Bahnhof, wo der zur Abfahrt fällige Zug nach Ramsei stand. Ich gab sofort

den Befehl, dass dieser Zug abzufahren habe, worauf die Lokomotive herbeigeholt und mit 20 Minuten Verspätung abgefahren wurde.

Ich wiederhole, dass um 8 Uhr vormittags am 12. November Herr Gosteli mir gegenüber erklärte, es werde nicht mehr gefahren. Würde er erklärt haben, es wird gefahren, dann wäre auch gefahren worden. Diese Schuld am Streik liegt auf ihm und dafür soll er verantwortlich gemacht werden. Um 9 Uhr kamen von Grünenmatt her Milchsendungen für Basel und ich verlangte von Herrn Gosteli Personal zur Ausführung eines Milchzuges nach Langenthal – auch das wurde verweigert. Ich verlangte ebenfalls am Mittag Personal für die Rückbeförderung der Arbeiter am Abend. Auch dieses Begehren wurde abgelehnt.

Im Laufe des Vormittags ging eine telegraphische Verfügung des Betriebsgruppendifektors ein, wonach für die Ausführung wenigstens eines Zivilzuges in jede Richtung gesorgt werden soll. Benötigtes Personal sei wenn nötig militärisch aufzubieten. Dieses Telegramm habe ich Herrn Gosteli auf meinem Bureau vorgelesen und ihn um Personal ersucht. Er verweigerte die Personalabgabe, seine Streikparole aus der Tasche ziehend, er wolle sich aber telefonisch in Bern erkundigen, ob allenfalls ein Zug ausgeführt werden könnte. Die Antwort lautete negativ. Meine fortgesetzten Bemühungen blieben erfolglos, obwohl ich Herrn Gosteli zu wiederholten Malen darauf aufmerksam machte, dass in Langenthal wie auch in Wolhusen auf den SBB nach jeder Richtung ein Zug verkehre und der Anschluss aus unserer Gegend sehr erwünscht wäre. Alles umsonst.

Die Bemühungen wurden am folgenden Tage mit

*Nachdruck erneuert. Als Antwort hierauf erschien gegen Mittag die famose Resolution ohne Anrede und ohne Unterschrift auf den Schreibtisch gelegt. Der Leser mag urteilen.*

*Das «Überstürzen der Ereignisse» konnte Herrn Gosteli weder einer Pflicht der Bahnverwaltung gegenüber noch des Gehorsams der militärischen Aufforderung gegenüber entheben. Es kommt auch nicht auf die Vorgänge in seiner sechsundzwanzigjährigen Dienstzeit an, denn das Vergehen gegen Pflicht, Ordnung und Disziplin ist nach so viel Dienstjahren viel unverständlicher, als wenn es in jungen Jahren passiert wäre. Hinsichtlich der Ausübung des Mandates des Präsidenten des Nebenbahnverbandes enthalte ich mich einer Äusserung. Damit erkläre ich Schluss in dieser Angelegenheit.<sup>70</sup>*

*Den «Schluss» des Schlagabtauschs gewährte der «Unter-Emmentaler» allerdings Johann Gosteli: Der Unterzeichnete hat seiner ersten Erklärung nichts beizufügen. Als Angestellter und Personalkommissionspräsident kenne ich meine Pflichten und habe ein ruhiges Gewissen als vielleicht mancher andere. Der selbstgerühmten Personalfreundlichkeit des Herrn Betriebschef muss doch jemand zum Opfer fallen. Im übrigen verbietet es mir das Anstandsgefühl, mich als Untergebener mit meinem Vorgesetzten länger in eine Zeitungspolemik einzulassen.<sup>71</sup>*

*Der Schlagabtausch im «Unter-Emmentaler» veranlasste einen nicht namentlich bekannten «etwas abseits stehenden älteren Angestellten der Langenthal-Huttwil-Bahn» zu folgender Einsendung an die Berner Tagwacht: In Lokalblättern von Huttwil und Umgebung macht Herr Walder, Betriebschef,*

*den Versuch, die Schuld am hiesigen Streik, welcher anlässlich des allgemeinen Landesstreiks auch auf die vier von Huttwil ausgehenden Bahnen übergriff, allein auf den Präsidenten der Personalvereinigung, Herrn J. Gosteli, abzuwälzen, und verlangt von den kompetenten Behörden mit Unterstützung weiterer Volkskreise Massnahmen gegen diesen Mann, der die Macht in der Hand halten soll, von heute auf morgen den Verkehr im Unteremmental stillzulegen. Der Betriebschef glaubte, dass das hiesige Personal nach bereits vier Tagen Streik im September sich dieser Bewegung nicht anschliessen würde, um so mehr, da für den einzelnen Mann keine Vorteile zu erwarten waren. Er beklagt sich auch, trotz eifriger Bemühungen keine Leute für einen Motorwagendienst gewonnen zu haben. In einer zweiten Aufklärung spricht er von einer famosen Resolution in einem alten Kuvert auf einem Fetzen Papier.*

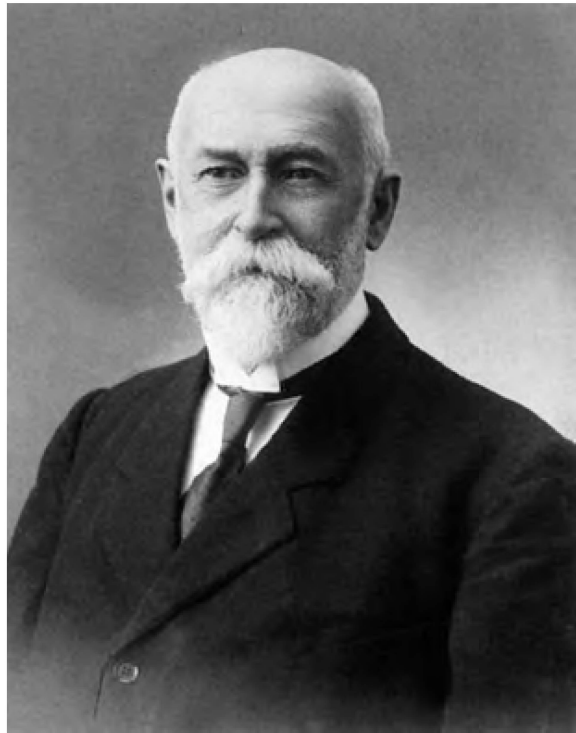
*[...]*

*Es berührte den Schreibenden schon sonderbar, Herrn Walder, dem sonst jede publizistische Tätigkeit seiner Untergebenen verhasst ist, selber als Artikelschreiber kennen zu lernen; seine Schreibart hat mich jedoch vollends verblüfft. Offen gestanden, ich habe unsern Betriebschef doch für gescheiter gehalten, als er sich hier öffentlich entpuppt. Herr Walder sucht sich ein Opfer. Nicht nur die Person will er treffen, Kollegen, die Organisation, dorthin zielt sein Pfeil. Mit seinem Hilferuf an die kompetenten Behörden und an weitere Volkskreise gesteht er aber wohl ahnungslos seine Ohnmacht in dieser Richtung ein. Mit seinem Hinweis auf die vier Tage Streik im September dokumentiert er sie selber. Herr Walder, in Ihrer Macht wäre es gelegen, diesen Streik zu ver-*

*hüten, wenn Sie eben den kompetenten Behörden und weitem Volkskreisen die miserable Belohnung der Angestellten der LHB und insbesondere derjenigen der mitbetriebenen Bahnen eindrucksvoll vor Augen geführt hätten, statt nur, wie es leider der Fall ist, mitgeerntet zu haben, was Ihnen Ihre Untergebenen in hartem Kampfe erobert haben. (Es gibt einen Namen für solche Helden!) Die famose Resolution, die das Personal des Platzes Huttwil am 13. November gefasst hat, war, wie ich mich erkundigte, auf einem schönen neuen Blatt Papier mit Maschinenschrift erstellt. Leider besitzen die Dienststellen keine neuen Kuverts (diese stehen nur dem Betriebschef zur Verfügung), und so musste die Resolution wohl oder übel in ein altes verpackt werden. Die Resolution ist insofern famos, als solche dem Herrn Betriebschef deutlich die Meinung seines Personals offenbarte. Er soll nachher keine Versuche mehr unternommen haben, Leute zur Aufrechterhaltung eines Motorwagendienstes zu gewinnen. Was die Schuldfrage am hierseitigen Streik betrifft, glaube ich im Namen des gesamten Personals erklären zu dürfen, dass diese Schuld nicht unserem Präsidenten beigemessen werden kann. Soll ein «Schuldig» gesprochen werden, muss sich das gesamte beteiligte Personal als schuldig bekennen und ist bereit, die daraus folgernden Konsequenzen zu ziehen. Wir alle bekennen, dass wir gegen unser Wissen vom Gang der Ereignisse mitgerissen wurden. Wir haben gestreikt aus Solidarität mit der gesamten Eisenbahner- und Arbeiterschaft der Schweiz. Das waren wir unserer Organisation, unsern Kollegen, die mit uns bei unserm Kampf solidarisierten und uns moralisch unterstützten, schuldig.*

*Ich kann nicht umhin, Herrn Walder zuzurufen, sich zu seinem Besten aus den beiden Streiks eine Lehre zu ziehen, nicht neue Konflikte, welche gar oft ins Gegenteil des Gewollten umschlagen, heraufzubeschwören. An der Solidarität Ihrer Angestellten werden alle Ihre Anzettlungen abprallen.<sup>72</sup>*

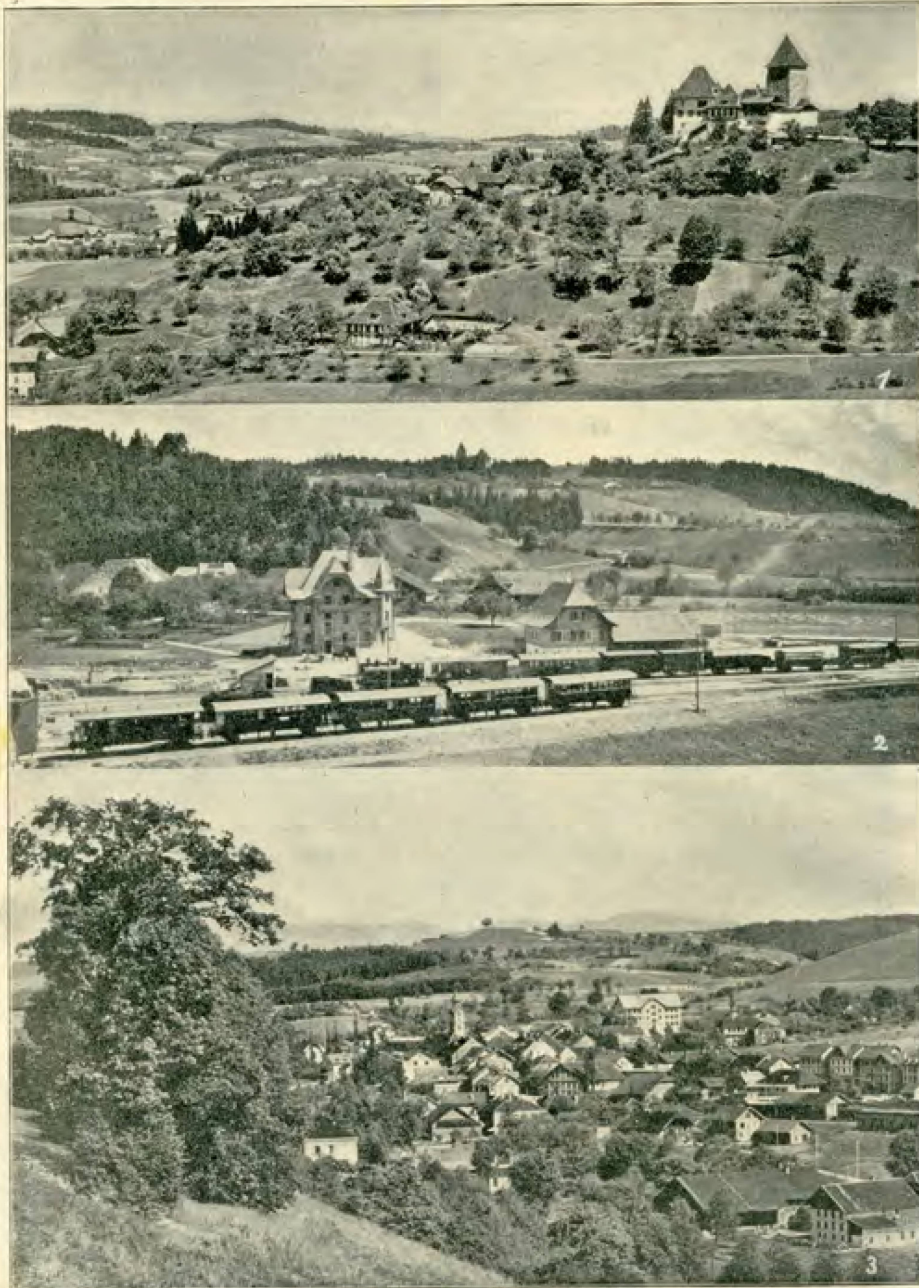
Bezüglich der Konsequenzen des Streikes folgte die Direktion der Huttwiler Bahnen dem Bundes-



Fritz Ritz (1848–1930), Direktor der Langenthal-Huttwil-Bahn.  
Bild Franz Bernhardt

ratsbeschluss vom 19. November 1918 und bezahlte dem Personal für Tage, an denen es der Arbeit ferngeblieben war, keinen Lohn aus. Gemäss dem Bericht vom 14. April erhielten 89 von 198 Angestellten Lohnabzüge. Der gleiche Bericht enthält Zahlen zum Streikverhalten bei den Privatbahnen: 65 stellten die Arbeit nicht ein, 15 fuhren nur einen beschränkten Fahrplan, während 42 Bahnen den Betrieb ganz einstellten. Welche strafrechtlichen Folgen der Landesstreik für die Huttwiler Eisenbahner hatten, lässt sich aufgrund der Akten nicht mehr eruieren. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund veröffentlichte in der Gewerkschaftlichen Rundschau Nr. 1 von 1921 zwar eine Abrechnung über die Sammlung für die Opfer des Generalstreiks. In der angefügten Liste findet sich einzig Johann Gosteli, der von einem Polizeirichter in Ersigen zu einer Busse von acht Franken verurteilt wurde. Zudem wurden ihm 97 Franken Gerichtskosten und 45 Franken Verteidigungskosten vergütet. Im Bericht zur Abrechnung heisst es aber ausdrücklich, dass die Eisenbahner daneben für ihre eigenen Opfer selbst gesammelt hätten, und die Kosten für die Prozesse gegen diese deshalb beim Gewerkschaftsbund nicht eingerechnet seien.<sup>73</sup> Die Busse hatte für Johann Gosteli keine weiteren Folgen. Er blieb in den Gewerkschaften der Eisenbahner engagiert. Als im Juni 1921 die Angestellten der Berner Oberland Bahnen streikten, entsandte ihn die Geschäftsleitung des Verbandes schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften ins Streikgebiet. Er vertrat diesen auch an wichtigen Tagungen und wurde vom Bundesrat in die paritätische

Kommission zum Arbeitsgesetz gewählt. Als der Verband 1928 sein 25-jähriges Bestehen feiern konnte, fand die Jubiläums-Delegiertenversammlung in Huttwil statt, und Johann Gosteli stand im Zentrum der Ehrungen. In Huttwil präsidierte er die SP-Sektion und den Amtsverband Trachselwald der Partei von 1925 bis mindestens zum Zeitpunkt dieser Versammlung. Dem Aufsichtsrat der lokalen Konsumgesellschaft gehörte er bis zu seinem Tod am 20. September 1937 an. Keiner habe wie er den Typus des Privatbahngewerkschafters vertreten, würdigte Robert Bratschi, der Präsident des Eisenbahner-Verbandes und des Gewerkschaftsbundes, Johann Gosteli.<sup>74</sup> Deutlich sind hingegen die Spuren, die die im Gefolge des Septemberstreikes gewährten Teuerungszulagen bei den Bahngesellschaften hinterliessen: Alle vier schlossen das Jahr 1918 mit einem Minus von 80'000 Franken ab, verursacht vor allem durch einen Verlust der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn von fast 107'000 Franken. Diese Bahn erholte sich von diesem Schlag denn auch nicht mehr. 1925 musste sie vom Kanton saniert werden. Im Wesentlichen wurde das Aktienkapital auf 45 Prozent herabgesetzt, was dem Kanton einen Verlust auf seiner Beteiligung von 972'600 Franken bescherte. Die Huttwiler Bahn war damit allerdings nicht allein. Bereits zuvor waren sechs Bahnen saniert worden, nun waren mit ihr drei weitere fällig, und bereits zeichneten sich vier weitere ab. Dazu kam ein weiterer Verlust auf Elektrifikationsmaterial, das der Kanton während des Krieges gekauft hatte, um den Folgen der Kohlenknappheit und -teuerung begegnen zu können.



Von der neuen Bahnlinie Ramsel-Sumiswald-Kultwil (N. Bern), die am 30. Mai 1908 eingeweiht wurde. 1. Schloß Trachselwald gegen das Orimental. Trachselwald feiert dieses Jahr sein 500jähriges Jubiläum der Zugehörigkeit zu Bern. 2. Station Sumiswald. 3. Kultwil, Knotenpunkt der Langenthal-Wohlhusen-Bahn, sowie der neuen Linie.  
Originalphotographien für die „Schweizerfamilie“ von A. Arcun, Zürich.

Insgesamt summierten sich daraus Abschreibungen von 7,905 Millionen Franken. Um diese aufzufangen zu können, hatte der Kanton einen Eisenbahnamortisationsfonds geöfnet, in dem 14,5 Millionen Franken zur Verfügung standen.<sup>75</sup> 1927 musste auch die Huttwil-Eriswil-Bahn saniert werden, wobei diese nicht mehr auf eigene Füsse gestellt werden konnte, sondern von der Langenthal-Huttwil-Bahn übernommen wurde.<sup>76</sup>

Als die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn 1908 eröffnet wurde, widmete ihr die Zeitschrift «Schweizer Familie» eine ganze Seite mit drei Ortsansichten. Es gelang jedoch nicht, die Bahn rentabel zu betreiben. Die Bahnverwaltung in Huttwil rechtefertigte damit ihre tiefen Löhne. Nachdem die Eisenbahner mit ihrem Streik eine Erhöhung durchgesetzt hatten, musste die Bahn 1925 durch den Kanton saniert werden. Privatbesitz

## Die Wehrmänner-Gedenkstätte bei der Kirche Huttwil

Dass man aus der Aufgeregtheit und Unversöhnlichkeit des letzten Kriegsjahres relativ rasch herausfand, illustriert die Gedenkstätte, die am 17. April 1921 am Fuss des Huttwiler Kirchturmes am Brunnenplatz eingeweiht werden konnte.<sup>77</sup> Zwar sind darauf, wie an andern Soldatendenkmälern aus dem Ersten Weltkrieg, nur die Namen der im Aktivdienst verstorbenen Wehrmänner. Doch seine Symbolik hebt sich von der rein militärischen anderer Gedenkstätten ab. Geschaffen hat es der Berner Bildhauer Hermann Hubacher. Das Relief zwischen den beiden von Säulen umrahmten Tafeln mit den Namen der Verstorbenen zeigt zwei Soldaten, denen ein Kind ein offenes Buch entgegenhält, während eine Frau hinter dem Kind sich mit erhobener rechter Hand an sie wendet. An der Einweihungsfeier lieferte der Huttwiler Pfarrer Gottfried Buchmüller eine Interpretationshilfe: *Ihrer zwei Waffengefährten kommen an einem Soldatengrab vorbei. Und wie sie sich fragen, was der unter Trauerweiden Ruhende wohl alles erlebt habe, tritt ein Knabe mit aufgeschlagenem Buche vor sie hin. Es ist das Buch der Zeitgeschichte. Mit der linken Hand auf dasselbe hinweisend, hören wir eine hinter dem Knaben stehende Frauengestalt den beiden Eidgenossen sagen: Da, leset, was die jüngste Vergangenheit mit ehernem Griffel eingezeichnet hat! Schwere, ernste Ereignisse: Weltkrieg, Grenzbesetzung, Brotkarten, Teuerung, Generalstreik, Grippe. Und die Rechte emporhaltend, bittet sie die beiden: Lernet davon, macht euch die Erfah-*

*rungen der Vergangenheit für die Gegenwart und Zukunft zu nutzen; wahrt und schirmt der Heimat heiligste Güter, um deretwillen euer hier in Gott ruhender Kamerad seine Seele ausgehaucht; bleibt treu des Wortes Sinn:*

*Was du ererbt von deinen Vätern hast,  
Erwirb es, um es zu besitzen.*

Am gleichen Anlass hielt Major Adolf Mühlemann, der Kommandant des Infanterie-Bataillon 39, dessen Wehrmänner das Denkmal hauptsächlich gewidmet war, zu den «Zuständen im Innern» fest: *In Gesellschaft und wirtschaftspolitischer Hinsicht ist nicht alles, wie es sein sollte. Doch ich glaube, dass wir auf dem Wege sind, diese Ungleichheiten mit dem Stimmzettel in der Hand, wenn nicht rascher, so doch aber um so sicherer und dauerhafter zu mildern, als wie dies durch die viel gepriesene Diktatur durch eine Minderheit jemals der Fall sein wird.*

*Es braucht dazu nur etwas mehr Glauben aneinander. Der Vermögende möge glauben und vertrauen, dass auch jetzt noch unter dem gewöhnlichen Kittel des einfachen Mannes ein braves Herz schlage, dass der Grossteil unserer Arbeiter ehrliche und pflichtgetreue Leute sind, die noch lange nicht alle dem Propheten des gewaltsamen Umsturzes Glauben schenken. Leute, denen aber auch kein vernünftiger Mensch verargen soll, wenn sie darnach trachten, ihre noch mannigfach gedrückte und in Hinsicht auf das Alter unsichere Lage zu verbessern. Und letztere hinwiederum mögen glauben und vertrauen, dass es auch auf der andern Seite viele gibt, die ein warmes und opferwilliges Herz für die Schwachen und Bedrückten haben, die aber meinen, eine dauernde*

*Lösung der sozialen Frage gebe es nur auf dem etwas langsamen, aber umso sichern Wege der Entwicklung auf geschichtlicher Grundlage und nicht im Zeichen des Hasses und der Gewalt.*

Gemeinderatspräsident Gottfried Bracher erinnerte daran, dass die meisten nun auf dem Denkmal Verewigten nicht während der Grenzbesetzung verstorben waren, sondern während des Einsatzes im Innern, des Ordnungsdienstes: *Ich greife zurück aufs Jahr 1918, die Zeit des Generalstreiks, wo die unheimliche Grippeepidemie gleich einer Sturzwelle unser Land überflutete und namentlich beim Militär viele Opfer gefordert hat. Leider ist auch unser Bataillonskreis nicht verschont geblieben; es werden wenige Friedhöfe sein, die nicht ein oder mehrere Soldatengräber aufweisen; auch auf unserm Friedhof drüben auf der Uech sind mehrere Soldaten beerdigt. Wie weh hat es uns getan, jeweilen zusehen zu müssen, wie die Toten unter militärischer Begleitung zur letzten Ruhestätte geleitet wurden. In die Familien der Angehörigen hat diese Grippeepidemie Wunden geschlagen, die heute noch nicht alle vernarbt sind.*

Gottfried Bracher erinnerte aber auch an die Wunden der Kriegszeit, Wunden, die vor allem wirtschaftlicher Natur gewesen seien, und die zum Teil durch die nötigen behördlichen Massnahmen sehr ins Privatleben eingegriffen hätten. In diesem Zusammenhang sprach er an, dass nicht nur die Wehrmänner, sondern auch die landwirtschaftliche Bevölkerung, insbesondere die Frauen und Töchter, tatkräftig mitgeholfen hätten, das Land durch die Kriegsjahre zu bringen.

Diesen Gedanken nahm auch Pfarrer Buchmüller, ausgehend von der Frauengestalt Hubachers, auf: *Und wahrlich, die Frauen und Töchter haben auch ein Recht, gehört zu werden. Wie viele von ihnen, junge und alte, haben während der Dienstzeit der Männer Grosses geleistet daheim, Tüchtiges, in unscheinbarer, aber wichtiger täglicher Kleinarbeit. Auf diesem Felde der Ehre sind nicht wenige übermüdet, überanstrengt, zusammengebrochen. Bescheidene, tapfere Heldinnen des Alltags – ihre Namen finden sich auf keinem öffentlichen Denkstein verewigt. Umsomehr soll ihnen allein ein Denkmal der Dankbarkeit in der Tiefe unseres Herzens gesichert und geweiht bleiben.*

In der Folge wollte der Huttwiler Geistliche denn seine Gedanken auch auf «das aufopferungsvolle Sterben all der Wehrmänner und Frauen, deren Hinschied wir heute zu beklagen haben», bezogen wissen. Sie alle hätten das Höchste gegeben, was ein Mensch zu geben habe: ihr Leben. Nur aus dieser Bereitschaft entstehe jene Volksgemeinschaft, «in der man in Volksgenossen den Nächsten, den Freund, den Bruder sieht, jedes Glied dem andern gegenüber sich verantwortlich und verpflichtet weiss zum Wohl der Gesamtheit». Wobei für den Pfarrer das Band der Volksgemeinschaft im Christsein liegt, weil ohne dieses und das von ihm verheissene höhere Leben «jeder nur für sich, für seinen Geldsack, für seine Ehre, für seine Partei, für seine eigenen kleinen Interessen» lebt. Im Denkmal von Hermann Hubacher finden wir damit das Dokument einer Zeit, die weniger von den Entbehrungen der Kriegsjahre gezeichnet war als vom Erschrecken über das Erlebnis des Ord-

nungsdienstes während des Generalstreiks, während dessen die Armee nicht gegen einen äusseren Feind eingesetzt wurde, sondern gegen die eigenen Mitbürger, zu denen auch die Huttwiler Eisenbahner unter der Leitung von Johann Gosteli gehörten.



Zur Erinnerung an die Einweihungsfeier des Soldatendenkmals in Huttwil, den 17. April 1921.

Offizielle Postkarte zur Einweihung der Wehrmänner-Gedenkstätte. Kunstanstalt Brügger, Meiringen. Sammlung Beat Lanz

- <sup>1</sup> Tagwacht, 13.9.1918, UE, 14.9.1918. Telegramm in StAB, FI RM 273 (Vorakten LHB, Dossier Streik 1918)
- <sup>2</sup> Vgl. dazu: Jürg Rettenmund, *Wie Huttwil zu seiner Bahn kam*, Jahrbuch des Oberaargaus (JBO) 1990, S. 227-264. Ders., *Das Land am Napf um die Jahrhundertwende*, JBO 1989, S. 75-118. Ders.: *Huttwiler Eisenbahnfieberträume*. Ein bernisches Landstädtchen sucht Anschluss an die weite Welt, in: Benedikt Bietenhard u.a.: *Ansichten von der rechten Ordnung. Bilder über Normen und Normverletzungen in der Geschichte*, Bern und Stuttgart 1991, S. 254-263. Ders.: *Wie Eriswil zu zwei Bahnhöfen und einer Bahn kam*, JBO 2015, S. 122-141
- <sup>3</sup> Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, Bd. 1905, S. 431
- <sup>4</sup> Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, Bd. 1925, S. 234-236
- <sup>5</sup> HWB, Geschäftsbericht 1914
- <sup>6</sup> HWB, Geschäftsberichte 1913 und 1914
- <sup>7</sup> LHB und RSHB, Geschäftsberichte 1914
- <sup>8</sup> LHB, Geschäftsbericht 1914
- <sup>9</sup> LHB; Geschäftsbericht 1915
- <sup>10</sup> Vgl. dazu insbesondere Markus Schürpf: *Johann Schär, Dorffotograf, Gondiswil, 1855-1939*. Zürich 2017, S. 30/31. Zahlen zur beförderten Menge in Alfred Pernet: *Langenthal-Huttwil-Bahn. Denkschrift über die Entstehung und den 50-jährigen Betrieb 1889-1939*, S. 45-49
- <sup>11</sup> Genaue Zahlen in den Geschäftsberichten LHB, HWB und RSHB
- <sup>12</sup> Daniel Krämer, Christian Pfister, Daniel Marc Segesser (Hg.): *«Woche für Woche neue Preisaufschläge»*. Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges, Basel 2016, S. 57-81
- <sup>13</sup> Rechner auf [www.portal-stat.admin.ch/lik\\_rechner/d/lik\\_rechner.htm](http://www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm) (Zugriff 18.10.2017)
- <sup>14</sup> Schweizerisches Nationalmuseum, Ausstellung im Schloss Prangins, Besuch 17.10.2017)
- <sup>15</sup> Vgl. Tabelle. Die Statistik der Mitarbeitenden wurde in den Geschäftsberichten nicht regelmässig ausgewiesen. Es handelt sich um Durchschnittswerte aus den Kriegsjahren 1914 bis 1918. Teilweise waren Mitarbeitende der HWB und der RSHB bei der LHB angestellt.
- <sup>16</sup> Der Text hat sich als Abschrift aus dem Jahr 1961 erhalten in StAB, FI RM 274. Gemäss dieser Abschrift war er 1940 auch im Langenthaler Tagblatt erschienen. Nachruf von Fritz Christen im UE vom 23.2.1951
- <sup>17</sup> Dazu und zum folgenden: Nachruf Johann Gosteli in der Tagwacht vom 22.9.1937; Viktor Lang: 25 Jahre gewerkschaftliche Organisation des Privatbahnpersonals, 1903-1928. Bericht, herausgegeben auf die Delegiertenversammlung VPPD 1928 in Huttwil von der Geschäftsleitung VPPD in Huttwil; Robert Bratschi: 40 Jahre gewerkschaftliche Organisation des Personals der Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften VPD, 1903-1943; Paul Perrin: 50 Jahre organisatorische, gesellschaftliche und soziale Tätigkeit des Personals der Privatbahnen, der Trambahnen und Dampfschiffgesellschaften, VPD, 1903-1953
- <sup>18</sup> Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern 1918, S. 146/147
- <sup>19</sup> Der Bund, 9.9.1918, Emmentaler Blatt, 10.9.1918
- <sup>20</sup> UE, 10.9.1918
- <sup>21</sup> Ebda.
- <sup>22</sup> Der Bund, 10.9.1918
- <sup>23</sup> Der Bund, 11.9.1918, Emmentaler Blatt 14.9.1918
- <sup>24</sup> Der Bund, 11.9.1918
- <sup>25</sup> UE, 12.9.1918
- <sup>26</sup> Tagwacht, 11.9.1918
- <sup>27</sup> Brief der LHB-Direktion an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 13.9.1918 in StAB, FI RM 273, Dossier Streik 1918; demgegenüber berichtete «Der Bund» in seiner Ausgabe von 11.9.1918, ein grosses Militärauto sei am Mittwoch in Dienst getreten. Das Plakat ist nicht datiert, der Inhalt ist aber im «Unter-Emmentaler» vom 12.9.1918 abgedruckt.
- <sup>28</sup> Tagwacht, 12.9.1918
- <sup>29</sup> Tagwacht, 13.9.1918
- <sup>30</sup> UE, 6.8.1918, 15.8.1918
- <sup>31</sup> Wie Anm. 12, S. 270-271. Roman Rossfeld u.a. (Hg.): 14/18 Die Schweiz und der grosse Krieg, S. 360-361
- <sup>32</sup> UE, 25.7.1918
- <sup>33</sup> UE, 6.8.1918, 15.8.1918
- <sup>34</sup> Wie Anm. 31
- <sup>35</sup> Zahlen aus [www.bernhist.ch](http://www.bernhist.ch)
- <sup>36</sup> Akten in Privatbesitz
- <sup>37</sup> Akten Bezirkskrankenhaus Huttwil in StAB, BB XI 681
- <sup>38</sup> UE, 28.12.1918
- <sup>39</sup> UE, 23.11.1918, 28.11.1928
- <sup>40</sup> UE, 19.11.1918
- <sup>41</sup> UE, 28.11.1918
- <sup>42</sup> UE, 30.11.1918, 3.12.1918
- <sup>43</sup> UE, 23.7.1918
- <sup>44</sup> UE, 5.10.1918
- <sup>45</sup> UE, 24.10.1918
- <sup>46</sup> UE, 27.2.1919
- <sup>47</sup> UE, 24.10.1918 (Inserat), 7.12.1918
- <sup>48</sup> Datiert «im Oktober 1918», abgedruckt im UE vom 2.11.1918
- <sup>49</sup> UE, 9.11.1918
- <sup>50</sup> UE, 7.11.1918
- <sup>51</sup> UE, 26.11.1918
- <sup>52</sup> UE, 21.12.1918
- <sup>53</sup> Geschäftsberichte LHB, RSHB und HEB 1918, UE, 7.11.1918, 16.11.1918
- <sup>54</sup> Brief vom 9.1.1919 in StAB FI RM 273, Dossier Streik 1918
- <sup>55</sup> Thomas Bumberger in Rossfeld (wie Anm. 31), S. 336-365
- <sup>56</sup> Martina Moser: *Die Arbeiterbewegung in Langenthal und Umgebung 1914-1945*. Masterarbeit Uni Fribourg 2014, S. 83-88.

- <sup>57</sup> Tagblatt des Grossen Rates 1918, S. 732 ff.
- <sup>58</sup> Votum Neuenschwander (Oberdiessbach)
- <sup>59</sup> Ebda.
- <sup>60</sup> Ebda.
- <sup>61</sup> wie Anm. 57
- <sup>62</sup> Bericht des Betriebschefs der LHB und mitbetriebener Linien vom 15.11.1918 in StAB FI RM 273, Dossier Streik 1918
- <sup>63</sup> Ebda.
- <sup>64</sup> Ebda.
- <sup>65</sup> Ebda.
- <sup>66</sup> Ebda.
- <sup>67</sup> Briefe in Privatbesitz
- <sup>68</sup> UE 21.11.1918
- <sup>69</sup> UE 23.11.1918 (mit zusätzlicher Stellungnahme von EB-Direktor Niklaus Morgenthaler)
- <sup>70</sup> UE 28.11.1918 (mit Erklärung Johann Gosteli zur Stellungnahme Morgenthaler)
- <sup>71</sup> UE 30.11.1918
- <sup>72</sup> Tagwacht 4.12.1918
- <sup>73</sup> Bundesarchiv E21#1000/131#10343
- <sup>74</sup> wie Anm. 17
- <sup>75</sup> Tagblatt des Grossen Rates 1925, S. 234-236
- <sup>76</sup> Staatsverwaltungsbericht des Kantons Bern, 1927, S. 313/314
- <sup>77</sup> Vgl. dazu: Jürg Rettenmund und Martin Lerch: Die Gedenkstätten des Inf Rgt 16 im Amtsbezirk Trachselwald, JBO 2003, S. 189 ff mit Quellenangaben