

Aus der Geschichte der Langenthal - Melchnau-Bahn

Paul Schneeberger, Fürsprecher (zum 75jährigen Jubiläum, 1992)

Einleitung

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke Aarburg - Herzogenbuchsee der Schweizerischen Centralbahn (SCB) hatte Langenthal am 16. März 1857 Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz gefunden, wenngleich der Bahnhof nicht im Dorf, sondern nordwestlich davon errichtet worden war.

Den Anschluss des Hinterlandes an das neue öffentliche Verkehrsmittel stellten später Pferdeposten her, so unter anderem auch mit dem sechs Kilometer südöstlich von Langenthal gelegenen Melchnau via Obersteckholz.

Melchnau: Zwischenstation einer Normalspurbahn?

Seit Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zeichnete sich für Melchnau erstmals die Möglichkeit eines eigenen Bahnanschlusses ab, und zwar aufgrund folgender Umstände: Nach dem Ende des deutsch-französischen Krieges von 1870/71, das heisst nachdem Elsass-Lothringen an Deutschland gekommen war, regte sich in Frankreich der Wunsch nach einem von Deutschland unabhängigen direkten Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz und insbesondere nach einer solchen Gott-hard-Zufahrt. In der Schweiz entstand das Projekt für eine Jura - Gotthard-Bahn (JGB) Belfort - Delle - Delémont - Moutier - Welschenrohr - Klus - Langenthal - Huttwil - Willisau - Wolhusen - Luzern - Stans - Altdorf. Dazu kam, dass nicht nur Frankreich, sondern auch der Kanton Bern eine unabhängige Gotthard-Zufahrt erstrebte, unabhängig in diesem Falle nicht von Deutschland, sondern von der Schweize-rischen Centralbahn (SCB). Dieses Ziel sollte durch die tatkräftige Förderung der Fertigstellung der Strecke Bern - Langnau - Luzern erreicht werden.

Um sich dieser von zwei Seiten drohenden Konkurrenz zu erwehren, suchte die SCB Ende Januar 1873 um die Konzession für eine Bahnlinie Langenthal - St. Urban - Altbüren -

Ebersecken - Schötz - Wauwil - also für eine Verbindung zwischen den Linien Olten - Bern und Olten - Luzern - nach, die ihr am 23. September gleichen Jahres durch die Bundesversammlung erteilt wurde. Mit diesem äusserst geschickten Schachzug gelang es der SCB, die Bedeutung sowohl der JGB als auch der Bern - Luzern-Bahn (BLB) drastisch zu mindern.

Melchnau als grösste in unmittelbarer Nähe gelegene Ortschaft sollte nicht direkt berührt oder gar durchfahren werden, denn es war ja nicht eine gute Verkehrsverbindung der durchfahrenen Landesgegend, sondern vielmehr der Bau einer möglichst kurzen Konkurrenzlinie beabsichtigt. Trotz dieser wenig günstigen Ausgangslage setzte sich Melchnau für seine Verkehrsinteressen vehement ein, indem es die Aufnahme einer Station Melchnau in das Projekt zu erwirken trachtete.

So gelangten am 5. Juni 1875 die vier die Kirchgemeinde Melchnau bildenden Gemeinden Melchnau, Gondiswil, Reisiswil und Busswil mit einem Gesuch an die SCB, wonach für die geplante Bahn eine Streckenführung über Melchnau gewählt werden möge.

In ihrer Antwort verwies die SCB auf die zwischen Langenthal und Wauwil ungünstige Geländekonfiguration. Es gelte daher, das relativ günstigste Trasse zu wählen, also ein rechts der Rot von Altbüren Richtung St. Urban führendes. Im übrigen werde die Langenthal - Wauwil-Bahn als möglichst direkte Verbindung zwischen West- und Zentralschweiz gebaut, so dass das Begehren, die Bahnlinie durch die Ortschaft Melchnau mit einer Station so nahe als möglich beim Dorf zu bauen, nicht berücksichtigt werden könne.

Mit dieser abschlägigen Antwort gaben sich die Melchnauer aber nicht zufrieden. Sie gelangten am 30. Juni 1873 mit einem Schreiben an die bernische Regierung, worin sie beantragten, die Bahnlinie auf der linken Seite des Rotbachs - also auf Berner Boden - und somit näher bei Melchnau zu führen; die Station wäre im Ortsteil Gjuch vorzusehen. Die bernische Regierung unterstützte diesen Antrag, und zwar insbesondere unter Hinweis auf die Beziehungen der vier Orte zum Marktflecken Langenthal und zum Amtssitz Aarwangen. Die SCB beauftragte ihren technischen Stab, den Antrag zu prüfen. Das führte zur Erkenntnis, dass eine Station Melchnau einer (beim Weiler Sängi gelegenen) Station St. Urban vorzuziehen wäre.

Die Aktivitäten der Melchnauer zur Erlangung einer eigenen Station riefen nun auch die Gemeinden Untersteckholz, St. Urban, Pfaffnau und Roggliswil auf den Plan, die ihrerseits auf eine beim Schulhaus gelegene Station Untersteckholz drängten. Zudem war bekannt geworden, dass die Bahn nun tatsächlich auf der linken Seite des Rottales projektiert worden sei, doch machte die SCB klar, dass die Errichtung zweier Stationen zwischen Langenthal und Altbüren nicht in Frage komme. Demgegenüber beharrte die bernische Regierung auf der Erstellung einer Station Melchnau bei Kleinroth, während die SCB bloss die Möglichkeit einer Verschiebung der Station

St. Urban gegen Kleinroth hin in Erwägung zog.

Die Auseinandersetzung wurde in der Folge bis vor den Bundesrat gezogen, der im Mai 1874 beschloss, die SCB werde eingeladen, das Trasse der Strecke Langenthal - Altbüren so zu modifizieren, dass die Errichtung sowohl einer Haltestelle bei St. Urban als auch einer Station Melchnau bei Kleinroth möglich wäre.

Die SCB ihrerseits gelangte im September 1874 an den Bundesrat, mit dem Begehren, er möge auf seinen Beschluss zurückkommen und den Standort der (einzig) zwischen Langenthal und Altbüren zu errichtenden Station festlegen; sie ersuchte darum, von der Verpflichtung, zwischen Langenthal und Altbüren eine zweite Station zu errichten, entbunden zu werden und die einzige Station bei Kleinroth festzulegen. Der Bundesrat wies dieses Begehren der SCB im Dezember 1874 jedoch ab.

Nachdem die SCB die dem Bundesrat bereits zu Genehmigung eingereichten Trassepläne Ende Juni 1875 zwecks Umarbeitung im Sinne möglicher Vereinfachung und Kostenersparnis zurückverlangt hatte, gelangte die Kirchgemeinde Melchnau - durch diesen Vorgang beunruhigt - erneut mit einer Eingabe an die bernische Regierung, wonach am vorgesehenen Standort der Station festgehalten und gegen eine allfällige Verlegung protestiert werde. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass Untersteckholz von der Station Melchnau nicht weiter entfernt wäre als von der Haltestelle St. Urban.

Obwohl sich Melchnau für eine eigene Bahnstation mächtig ins Zeug gelegt hatte, kam es dennoch anders: Eine mit dem Jahre 1875 einsetzende Wirtschaftskrise setzte die SCB wirtschaftlich ausserstande, alle ihre damaligen Bauvorhaben weiterzuführen. So wurden auch die im Herbst 1874 aufgenommenen Bauarbeiten am Stalpentunnel zwischen Ebersecken und Altbüren

eingestellt, und zwar gegen Ende Oktober 1875 von einem Tag auf den andern.

Wenn auch die SCB den Anschein zu erwecken suchte, es handle sich bei der Einstellung der Bauarbeiten nur um eine vorübergehende Massnahme, so zeigte die weitere Entwicklung der Dinge doch recht bald, dass es eine SCB-Strecke Langenthal - Wauwil nie geben wurde: Nachdem die Bundesversammlung ein drittes Verlängerungsgesuch abgelehnt hatte, erlosch 1886 die Konzession vom 23. September 1873.

Anfangs der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts tauchte der Gedanke einer Eisenbahnverbindung zwischen Langenthal und Wauwil erneut auf, allerdings unter anderen Gesichtspunkten als in den siebziger Jahren. Diesmal handelte es sich darum, die Interessen Langenthals im Zusammenhang mit dem Auftauchen verschiedener Bahnprojekte wahrzunehmen.

Insbesondere das Projekt einer Weissensteinbahn (Moutier - Solothurn) und dasjenige der Schmalspurbahnen der Balsthaler Klus (Waldenburg - Langenbruck - Balsthal - Langenthal) warfen die Frage einer Weiterführung Richtung Luzern (-Gotthard) auf. So beauftragte Langenthals Einwohnergemeindeversammlung vom 28. März 1891 den Gemeinderat, die im Oberaargau

ventilierten Eisenbahnprojekte aufmerksam zu verfolgen. Dabei ergab sich, dass eine Verbindungsbahn Langenthal - Wauwil den Interessen Langenthals am besten entsprach.

Nachdem ein zur Förderung dieses Projektes am 1. April 1891 in Langenthal konstituiertes Komitee einen entsprechenden Entwurf ausgearbeitet hatte, konnte das Konzessionsgesuch am 1. Mai 1891 eingereicht werden. Das Projekt, das nebst einer Haltestelle St. Urban und Stationen in Altüron, Ebersecken und Schötz auch wieder eine Station Melchnau vorsah, stiess ausserhalb Langenthals - insbesondere im Kanton Luzern - auf kein überwältigendes Interesse. Immerhin wurde die Konzession am 22./23. Dezember 1891 erteilt, und zwar bemerkenswerterweise diskussionslos.

Nachdem jedoch die Weissensteinbahn noch auf sich warten liess und 1895 mit der Eröffnung der Huttwil - Wolhusen-Bahn eine Verbindung von Langenthal über Huttwil Richtung Luzern (-Gotthard) zustande gekommen war, wurden nach verschiedenen Konzessionsverlängerungen die Bemühungen um eine Eisenbahnlinie Langenthal - Wauwil 1908 aufgegeben. Damit war klar geworden, dass Melchnau nicht im Zusammenhang mit einem grösseren Projekt zu einem Bahnanschluss kommen würde.

Melchnau: Endstation einer Schmalspurbahn

Es stellte sich daher die Frage, durch welches Verkehrsmittel die altväterische Postkutsche zu ersetzen sei. Obwohl anderwärts damals schon Automobilbetriebe eingerichtet worden waren, entschied man sich im Falle Melchnaus für eine Bahnverbindung. An der Melchnauer Gemeindeversammlung vom Dezember 1909 wurde beschlossen, einem Komitee einen Kredit zur Ausarbeitung eines generellen Projektes für eine elektrische Schmalspurbahn von Langenthal über

Roggwil, St. Urban und Untersteckholz nach Melchnau zu gewähren.

Nachdem das Komitee den interessierten Gemeinden im Januar 1911 Bericht und Anträge hatte unterbreiten können, fand am 19. Februar 1911 in Melchnau eine von rund 250 Personen besuchte Volksversammlung statt. In einer Resolution wurde ausgeführt, der Bau einer schmalspurigen Eisenbahn mit elektrischem Betrieb sei „beförderlichst an die Hand zu nehmen“. Die Vorarbeiten zur

Gründung einer Aktiengesellschaft wurden einem aus Vertretern der interessierten Gemeinden (mit Ausnahme St. Urbans) und einem Vertreter der Langenthal - Jura-Bahn (LJB) bestehenden Initiativkomitee übertragen. Dieses Initiativkomitee, das durch den Gemeinderatspräsidenten von Langenthal präsidiert wurde, reichte am 28. Dezember 1911 dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement das Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Langenthal nach Melchnau ein.

Im allgemeinen Bericht dazu wurde ausgeführt, Zweck der projektierten Bahn sei es, die Ortschaften Melchnau, Untersteckholz, Roggwil sowie die auf dem Gebiete des Kantons Luzern gelegene „Irrenanstalt“ St. Urban und die umliegenden grossen Höfe mit Langenthal und damit mit einer Station der SBB zu verbinden. Die Endstation Melchnau werde ausserdem der bernischen Gemeinde Reisiswil und den luzernischen Gemeinden Altbüron und Gossdietwil dienen. Die Tatsache, dass sich sämtliche interessierten Gemeinden zugunsten des Bahnprojektes aussprächen, beweiße, dass die Erstellung der projektierten Bahn einem wirklichen Bedürfnis entspreche.

Gemäss dem technische Bericht sollte die Linie beim Aufnahmegebäude der Station Langenthal der Langenthal - Jura-Bahn beginnen und das Gleis dieser Bahn bis zu deren Depot mitbenützen. Dort war eine Abzweigung geplant. Die Kreuzung der SBB-Gleise war im „Steinacker“ mittels Unter- oder Überführung vorgesehen. Bei

Bahnkilometer 1,5 sollte die neue Linie die Strasse kreuzen und anschliessend Roggwil erreichen. Für diese erste Teilstrecke wurde zudem noch eine Variante vorgelegt, wonach die LMB das Gleis der LJB bis zur Gasfabrik benützen, erst dort abzweigen und bis 100 Meter vor dem Bahnübergang oberhalb von Roggwil der alten Zürich - Bern-Strasse folgen würde. Die Kreuzung mit den SBB war bei dieser Variante so gedacht, dass dort die Strasse samt Gleis der LMB überführt würde. Wie noch auszuführen sein wird, war die Linienführung zwischen Langenthal und Roggwil noch einige Zeit Gegenstand von Kontroversen. Im übrigen waren für die LMB die gleichen technischen Normalien wie bei der LJB vorgesehen.

Der in Aussicht stehende Güterverkehr wurde als „rege“ prognostiziert. Mit Bundesbeschluss vom 12. März 1912 wurde dem Initiativkomitee die Konzession auf eine Dauer von 80 Jahren erteilt; sie trat am 1. April 1912 in Kraft und hatte tatsächlich bis 31. März 1992 Bestand.

Bevor die Finanzierung des Vorhabens bewerkstelligt und die Konstituierung einer Aktiengesellschaft „Langenthal - Melchnau-Bahn“ vorgenommen werden konnten, galt es, die Grundsatzfrage zu klären, ob die Bahn - wie im Konzessionsgesuch angegeben - ausschliesslich eine Verbindung einiger Dörfer mit Langenthal, das heisst mit einer SBB-Station, herstellen sollte oder ob sie nicht überdies auch als kommunales Verkehrsmittel Langenthals ausgestaltet werden könnte.

Langenthal: Durchs Dorf oder ums Dorf herum?

Im Vorfeld der Aktienzeichnung für die LMB durch die Gemeinde Langenthal sahen sich einige Bürger veranlasst, eine Aktion einzuleiten mit dem Zweck, das durch das Initiativkomitee aufgestellte Bahnprojekt zu

bekämpfen, soweit es das Gemeindegebiet von Langenthal betraf. Die Folge davon war, dass die Frage der Linienführung der Bahn aus dem Raume St. Urban / Roggwil nach

Langenthal lebhaft diskutiert und von Experten begutachtet wurde.

Als Beispiel hierfür sei das Gutachten von Ingenieur Albin Beyeler erwähnt, in welchem Varianten aufgezeigt wurden, mit denen die Unzulänglichkeit des offiziellen Bahnprojektes, Roggwil besser zu bedienen als Langenthal, hätte behoben werden können. Mit diesen Varianten hätten drei Bedingungen erfüllt werden sollen, nämlich die Streckenführung durch das Dorf Langenthal (1) bis zum SBB-Bahnhof (2) und die Herstellung einer Gleisverbindung mit der LJB (3). Wie das bezüglich der Bedingungen (2) und (3) in der betrieblichen Praxis hätte vor sich gehen sollen, wurden im Gutachten wie folgt beschrieben:

„Die Personenzüge, vom Dorf herkommend, würden - sobald die Reisenden ausgestiegen - vom Bahnhof (vis-à-vis dem kleinen Dienstgebäude beim Niveau-Übergang) die

kurze Strecke von 250 Meter wieder zurückfahren, wenn durchgehender Betrieb mit der Jura-Bahn, was notwendig vorgesehen wird, und dann das Rollschemeleise benützend nach der Station der LJB fahren, was bei zirka 1100 Meter Länge in zirka 4 - 5 Minuten leicht möglich wäre.

Unterdessen wären die Reisenden nach Aarwangen und weiter aus dem angekommenen Bundesbahnzuge ausgestiegen, hätten die Fussgängerunterführung benützt und wären zu L-J-Bahnstation gelangt und könnten in den oben erwähnten Personenzug vom Dorf Langenthal her einsteigen und sofort nach Aarwangen weiterfahren.

In analoger Weise würde sich der Verkehr im anderen Richtungssinne abwickeln, ohne dass wie man sieht, viel Zeit unütz verloren ginge.“

Mit Bezug auf die Streckenführung durch das Dorf wurde speziell noch ausgeführt:

„Viele Besucher von Roggwil bis Melchnau an der ganzen Linie haben Geschäfte in der Mitte oder weiter oben im Hauptorte Langenthal und werden es gewiss begrüßen, wenn sie nicht zuerst nach der LJB-Station herunterkommen und hernach das ganze Dorf hinauf und zur Heimreise wieder hinunter laufen müssen (...) Nach und nach könnten ja auch auf der Dorfstrecke Supplementszüge eingeschaltet werden und kann sich die Bahn teilweise zu einem Tramway auswachsen mit der sukzessiven Vergrösserung von Langenthal.“

In einer Verlautbarung vom 29. August 1912 äusserte sich demgegenüber das Initiativkomitee zusammenfassend wie folgt:

„Bei vollkommen objektiver Prüfung der Sachlage (...) muss die Lösung der Tracéfrage einzig und allein in der Linienführung wie solche im Projekt I vorgeschlagen wird, gemacht werden. Ebenso wird die Gemeinde

Roggwil mit Bezug auf ihre besonderen Wünsche den übrigen Gemeinden entgegenkommen und das Projekt der Verbindung mit Roggwil-Station (SBB) auf spätere Zeiten zurücklegen. Nur im gegenseitigen ernstlichen Bestreben, die gute Sache, mit vereinten Kräften und Hintenansetzung von Privatinteressen zu einem erspriesslichen Ende zu führen, liegt Aussicht auf Erfolg.“

Dieser Aufruf verfehlte seine Wirkung nicht. Das Initiativkomitee beschloss am 20. Februar 1913, die Geschäftsführung der LMB der LJB zu übertragen. Am 4. April bereitete es in seiner letzten Sitzung die Konstituierung der Aktiengesellschaft vor.

Die Verfechter einer zwischen Roggwil und Langenthal kürzeren und das Dorfzentrum von Langenthal berührenden Linienführung waren mit ihrem Anliegen nicht durchgedrungen. Immenhin fanden, wie noch

darzustellen sein wird, ihre Überlegungen 70 Jahre später im Rahmen eines neuen Verkehrskonzeptes teilweise doch noch

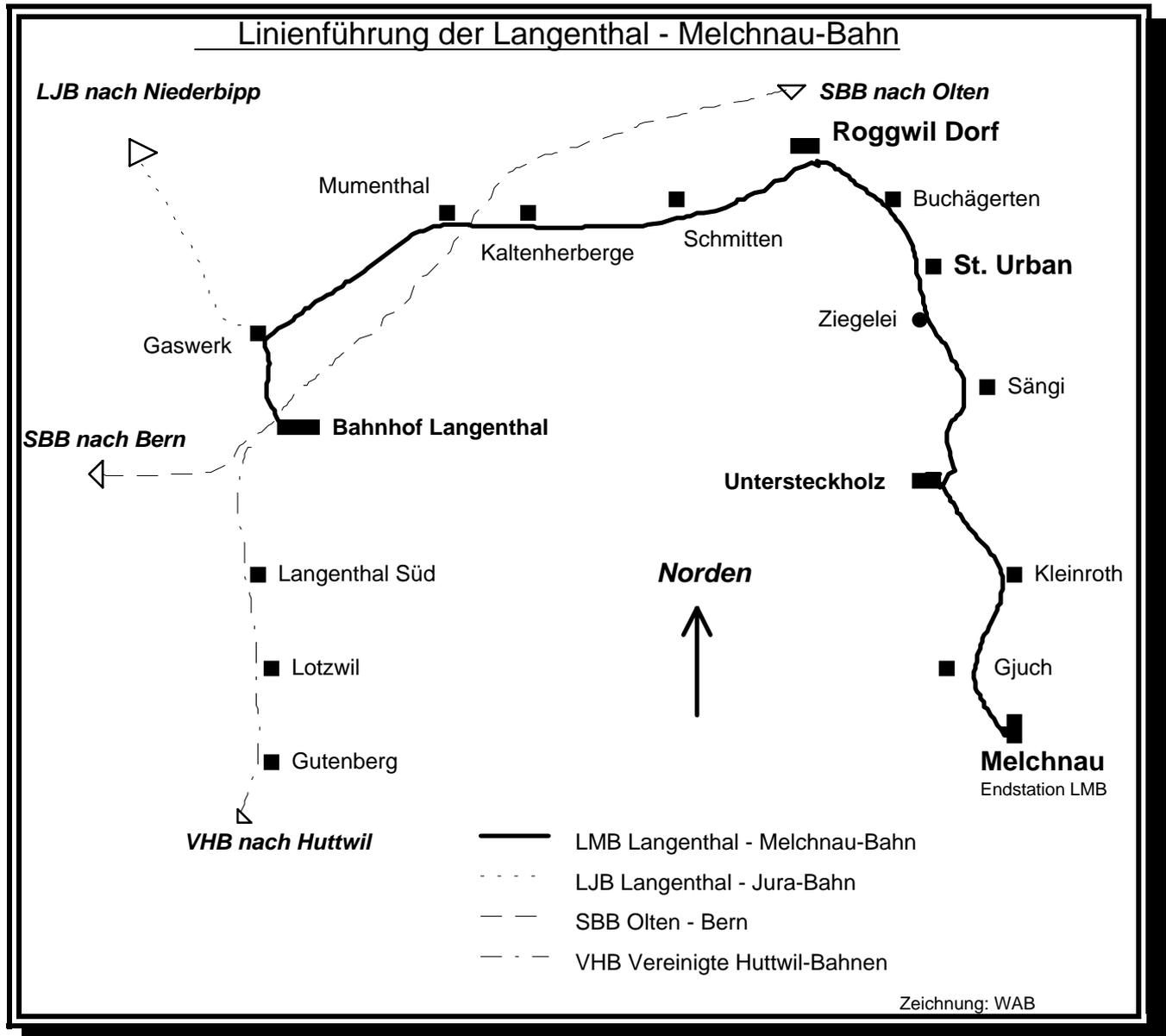
Berücksichtigung. Indessen: Die LMB durchfährt das Dorf Langenthal nicht, sondern fährt gewisser-massen um dieses herum.

Konstituierung, Bau, Eröffnung

Die konstituierende Generalversammlung der LMB fand am 21. April 1913 im Gasthof zum „Löwen“ in Melchnau statt. Dabei war zu vernehmen, dass die Linienführung mit Abzweigung von der LJB beim Gaswerk bearbeitet worden sei.

Bezüglich Finanzierung ist bemerkenswert, dass sich auch der Kanton Luzern am Aktienkapital von insgesamt 987 000 Franken beteiligte. Die grossrätliche Debatte fand in der Nachmittagssitzung des 5. März 1913

statt. Die Mehrheit der vorberatenden Kommission beantragte eine Aktienübernahme im Betrage von 10 000 Franken, während eine Minderheit 15 000 Franken als angemessen betrachtete. Es sei Pflicht des Kantons Luzern, sich nach Massgabe seiner in Frage kommenden Interessen am Unternehmen zu beteiligen und die durch die Bahn zu erreichenden Vorteile seien mit 10 000 Franken zu niedrig bewertet, wurde argumentiert.



Die Regierung beantragte Festhalten an ihrem Vorschlag, 10 000 Franken zu leisten. Man habe sich anfänglich zwar gefragt, ob eine Beteiligung überhaupt angezeigt erscheine, liege die Bahn doch ausschliesslich auf bernischem Staatsgebiet. Die umliegenden luzernischen Gemeinden hätten ihr Interesse an der Bahn verneint. Ein solches bestehe teilweise für die Anstalt St. Urban, und wenn sie von der Bahn Nutzen ziehen wolle, müsse sie noch Gleisanlagen bauen. Ein Einzelvotant verwies auf den Umstand, dass der Verkehr mit St. Urban von jeher ein beschwerlicher gewesen sei und die Bahn hier eine wesentliche Besserung bringe. Im übrigen stehe es dem Kanton Luzern gut an, „etwas

freundnachbarlich“ zu handeln. Man werde das im Kanton Bern zu würdigen wissen und dann auch in Bezug auf die von der Anstalt zu erstellenden Gleisanschlüsse Entgegenkommen zeigen.

Die Ratsmehrheit folgte jedoch dem Antrag von Regierung und Kommissionsmehrheit: Mit 41 gegen 35 Stimmen wurde eine Beteiligung von 10 000 Franken beschlossen.

In der Sitzung vom 4. April 1914 wählte der Verwaltungsrat Civilingenieur Carl Braun zum bauleitenden Ingenieur. Braun war zuvor als Ingenieurassistent bei der Rhätischen Bahn am Bau der ersten Sektion der elektrischen

Linie Bever - Scuol beteiligt gewesen. Er brachte das Kunststück fertig, die Bahn allen kriegsbedingten Einschränkungen zum Trotz auf Anfang Oktober 1917 fertig zu stellen.

Mit Datum vom 24. November 1916 schloss die LMB mit der LJB einen Betriebsvertrag ab, in dem erstere den Betrieb und Unterhalt ihrer Linie vom Zeitpunkt der Betriebsöffnung hinweg an letztere übertrug. Darin verpflichtete sich die LJB, dem Betrieb der LMB die gleiche Sorgfalt und das gleiche Interesse angedeihen zu lassen, wie demjenigen ihrer eigenen Linie und denselben so ökonomisch wie möglich zu führen. Für die Mitbenützung der Station Langenthal und der Gemeinschaftsstrecke bis zum Gaswerk wurde ein besonderes Abkommen vorbehalten.

In Bezug auf das gesamte Rechnungswesen wurde die LMB ausdrücklich als selbständiger, das heisst unter gesonderter Verwaltung stehender Betrieb bezeichnet, weshalb die LJB über alle Einnahmen und Ausgaben der LMB gesondert Rechnung zu stellen hatte.

Um den Betrieb möglichst ökonomisch zu gestalten, wurde bezüglich Rollmaterial bestimmt, dass dieses uneingeschränkt nicht nur auf den Strecken der LJB und LMB, sondern auch auf derjenigen der Solothurn - Niederbipp-Bahn (SNB) kursieren dürfe. Dabei wurde vereinbart, dass jede Gesellschaft für das auf ihrer Linie verkehrende Rollmaterial eine Laufmiete zu bezahlen habe, die je nach Fahrzeugkategorie auf zwei bis 40 Rappen pro durchlaufenden Kilometer festgelegt wurde, und zwar für Triebfahrzeuge inklusive Bedienung. Einzig für Rollmaterial wurde ein Spezialabkommen vorbehalten.

Der Unterhalt des LMB-Rollmaterials inklusive Totalrevisionen und Reparaturen sollte in der LJB-Werkstätte in Langenthal besorgt werden.

Obwohl der Vertrag erst mit dem Tage der Eröffnung des Betriebs der LMB in Kraft trat, waren auch die zum Aufbau der Betriebsorganisation der LMB schon vor der Eröffnung erforderlichen Arbeiten durch die Betriebsdirektion der LJB auszuführen. Zur Erledigung allfälliger aus dem Betriebsvertrag sich ergebender Streitigkeiten wurde ein Schiedsgericht vorgesehen.

Als grösste Schwierigkeit während des Bahnbaus, der am 6. Dezember 1915 in Angriff genommen wurde, erwies sich die Beschaffung des für die Fahrleitung benötigten Kupfers. Da dieses schliesslich überhaupt nicht erhältlich war, blieb nichts anderes übrig, als im Sinne eines Notbehelfs zwei Kontaktdrähte aus galvanisiertem Eisendraht zu montieren, was in der Schweiz übrigens ein Unikum darstellte. Da die Leitfähigkeit dieses Drahtes derjenigen von Kupfer um etwa das siebenfache nachsteht, wurde eine Strecken-speiseleitung aus Aluminiumkabel nachgeführt, die in kurzen Abständen mit der Fahrleitung verbunden war. Damit sollten die Spannungsverluste auf ein annehmbares Mass reduziert werden. Für die Stromabnehmer von dieser Eisen-Fahrleitung kamen Bügelschleifstücke aus Flusseisen zur Anwendung.

Der Chronologie vorgreifend sei an dieser Stelle schon darauf hingewiesen, dass sich - nicht unerwartet - die Nachteile der eisernen Fahrleitung schon bald bemerkbar machten. Neben den unbefriedigenden Spannungsverhältnissen und der raschen Abnutzung des Eisendrahtes trat insbesondere auch die Verschmutzung des Rollmaterials durch abgeschliffenes Rostwasser unangenehm in Erscheinung, so dass sich eine Auswechslung des Eisendrahtes durch Kupferdraht im Frühjahr 1925 als unumgänglich erwies.

Der Rollmaterialpark, der in seiner Zusammensetzung auf die Betriebsgemeinschaft mit der LJB abgestimmt war, bestand aus folgenden Fahrzeugen:

- ein Personen- und Gepäckmotorwagen vierachsiger CFe 4/4 Nr. 6
- ein Personenmotorwagen, zweiachsiger, Ce 2/2 Nr. 14
- eine Lokomotive, vierachsiger, Ge 4/4 Nr. 56
- vier Personenanhängewagen, zweiachsiger C Nrn. 16 - 19
- zwei gedeckte Güterwagen, zweiachsiger, K Nrn. 36 - 37
- ein offener Güterwagen, zweiachsiger, L Nr. 46
- drei Rollschmel, vierachsiger, OR Nrn. 66 - 68

Sämtliche Fahrzeuge waren im August 1917 abgeliefert, so dass nun schon gelegentlich Extrafahrten von Langenthal bis Roggwil mit elektrischer und dort mit Dampftraktion (Baulokomotive G 3/3 Nr. 4 „PITONS“, ursprünglich Genève - Veyrier) stattfinden konnten.

Die amtliche Kollaudation der Bahn fand am 4. Oktober 1917 statt; die ergab, „das

erwartete und günstige Resultat“, so dass die Linie zwei Tage später, am Samstag, den 6. Oktober 1917, dem Betrieb übergeben werden konnte.

Vorher aber, am Nachmittag des 5. Oktober 1917, wurde das Ereignis gefeiert. Die Gäste fanden sich bei der Station Langenthal LJB ein, wo ihnen von zarter Hand ein Blumensträusschen überreicht und ein Ehrentrunk geboten wurde. In zwei Zugkompositionen - bestehend je aus den Fahrzeugen 6, 19, 18 und 16 sowie 14 und 17 - fuhr die Festgesellschaft nach Roggwil, wo sie von der Bevölkerung jubelnd begrüsst wurde. In St. Urban liess es sich selbst die Direktion der Ziegelwerke AG nicht nehmen, anlässlich eines kurzen Haltes mit einer durch den zeitgenössischen Presseberichtersteller nicht näher beschriebenen „Überraschung“ aufzuwarten. In Untersteckholz gaben die Schüler und der Männerchor der Festfreude Ausdruck und die Poesie war mit folgenden Versen vertreten:

*„Willkommen heut' ihr stolzen Wagen,
Elekterisch geführt am Draht!
Was würden uns're Ahnen sagen,
Euch hier zu seh'n in schöner Fahrt?“*

*Du Häuschen hier, du kleiner Schatz,
Zur Kriegeszeit entstanden,
Gegrüsst sei uns an diesem Platz,
Lass je hier wohl uns landen!“*

Nach Ankunft in Melchnau, als die Gäste sich anschickten, unter Musikbegleitung ins Dorf zu schreiten, setzte ein Platzregen ein, der sie zwang, schützende Dächer aufzusuchen. Im Gasthof zum „Löwen“ wurde ein Imbiss offeriert, in dessen Verlauf verschiedene Redner das Wort ergriffen, um vor allem den

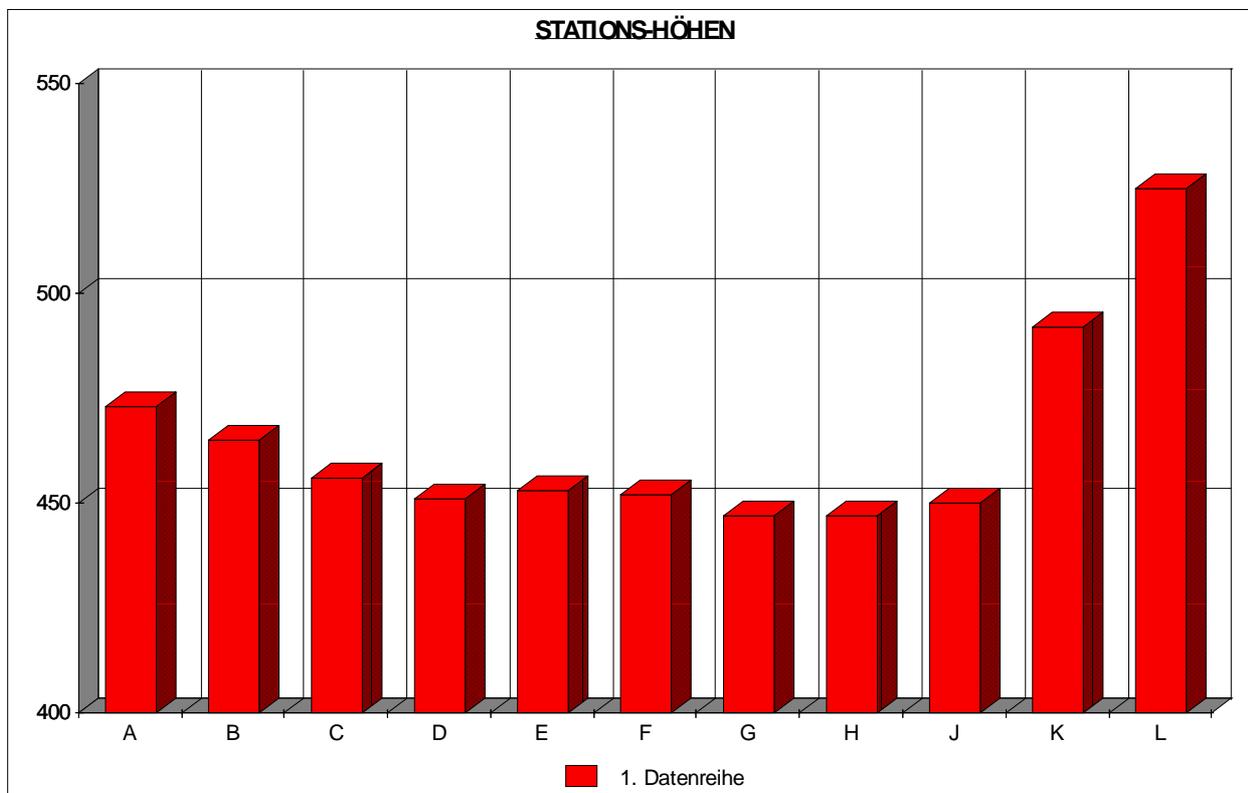
Umstand zu würdigen, dass es in schwerer Kriegeszeit gelungen war, die Bahn zu bauen.

Gleichen Tags wurden die Pferdeposten Langenthal - Obersteckholz - Melchnau und Roggwil-Wynau - Roggwil - St. Urban eingestellt.

Finanzielle Sanierung und Fusion

Das Aktienkapital der LMB betrug per 31. Dezember 1917 987 000 Franken, aufgeteilt in 1974 Aktien zu 500 Franken. Dieses blieb

bis zur Fusion mit der LJB unverändert; eine Dividende konnte nie ausgerichtet werden.



Anlässlich der Generalversammlung vom 16. Oktober 1915 wurde zur Vervollständigung des Baukapitals die Aufnahme eines 5-Prozent-Hypothekar-Anleihens im ersten Range von 300 000 Franken, eingeteilt in 300 Obligationen zu 1000 Franken, beschlossen, wovon jedoch 50 000 Franken vorerst als Betriebsfonds in Reserve gehalten werden sollten. Hievon wurde dann aber 1919 die eine Hälfte verwendet, und zwar um allen Verpflichtungen aus dem Bahnbau nachkommen zu können. Mit der anderen Hälfte wurde 1925 eine Bankschuld getilgt.

Gemäss dem Text der gedruckten Obligationentitel verpflichtete sich die LMB als Schuldnerin, das Obligationenkapital jährlich am 31. Dezember, erstmals 1917, „zu fünf von Hundert“ zu verzinsen. Da indessen schon 1919 die Betriebseinnahmen die Betriebsausgaben nicht mehr deckten,

Station		müM.
Langenthal	A	473
Gaswerk	B	465
Mumenthal	C	456
Kaltenherberg	D	451
Schmitten	E	453
Roggwil Dorf	F	452
Buchägerten	G	447
St. Urban	H	447
Ziegelei	J	450
Untersteckholz	K	492
Melchnau	L	525

mussten die Gläubiger um Stundung des Zinses angegangen werden. Auch in den folgenden Jahren konnten die Obligationenzinsen nicht aufgebracht werden. Das Anleihen wäre ohne Kündigung am 31. Dezember 1936 rückzahlbar gewesen, doch auch hiezu kam es nicht. Vielmehr stellten sich die an der Bahn interessierten

Einwohnergemeinden Langenthal, Roggwil, Untersteckholz, Melchnau und Reisiswil einerseits und der Staat Bern andererseits je hälftig als Gläubiger zur Verfügung.

Der eingetretenen prekären Finanzlage wegen sah sich die LMB im Frühjahr 1921 veranlasst, mit dem Gesuch um Gewährung eines unverzinslichen Vorschusses im Totalbetrag von 36 000 bis 40 000 Franken an die erwähnten Gemeinden sowie an die Gemeinde Busswil und den Kanton Luzern zu gelangen. Dem Gesuch wurde schliesslich im Ausmass von insgesamt 19 200 Franken entsprochen.

1922 entsprach der Regierungsrat des Kantons Bern einem Gesuch der LMB für die Gewährung eines zu 5½ Prozent verzinsbaren Betriebsvorschusses von 20 000 Franken. Die Regierung stellte dabei die Bedingung, dass alle zur Einsparung von Betriebsausgaben möglichen Massnahmen zu treffen seien. Eine dieser Massnahmen war, die Bahnarbeiter der LMB, „so viel wie möglich“ bei der LJB zu beschäftigen....

Nach sieben Betriebsjahren hatte die Abnutzung des Eisenfahrdrahtes ein Ausmass erreicht, dass ein Umbau auf Kupferfahrdraht nicht mehr länger zu umgehen war. Er wurde in der Zeit vom 23. Februar bis zum 27. März 1925 vorgenommen. Zwecks Beschaffung der hierfür erforderlichen Mittel von rund 40 000 Franken gewährten die bisherigen Subvenienten der LMB einen entsprechenden Vorschuss, wobei der Kanton Bern eine Naturalleistung in Form von Kupfer in Barren erbrachte. Damit figurierten in der Bilanz - nebst den Obligationenanleihen von 1917 im Betrage von 300 000 Franken - nunmehr Darlehen und Vorschüsse von zusammen 80 147 Franken, woran sich bis Ende 1957 nichts mehr ändern sollte.

Nicht dass die LMB nach 1925 nicht weiter auf Finanzhilfen angewiesen wäre, doch wurden solche nicht mehr in der Form von Darlehen gewährt.

Aus der Betriebsrechnung des Jahres 1926 geht hervor, dass die Gemeinden Langenthal, Roggwil und Melchnau nicht näher bezeichnete Beiträge von insgesamt 1500 Franken leisteten.

Im Verlaufe der Generalversammlung vom 21. Juli 1928 wurde von verschiedenen Votanten darauf hingewiesen, dass in Anbetracht der unbefriedigenden Finanzlage der Bahn jährliche Zuschüsse der interessierten Gemeinden insbesondere zur Aufrechterhaltung des Betriebs als erforderlich erachtet würden. Die anwesenden Vertreter der Gemeinden stimmten dieser Auffassung zu. Anlässlich einer Konferenz vom 9. November 1929 in Melchnau wurde der Verteilungsplan für solche jährlichen Zuschüsse bereinigt, worauf zu Anfang des Jahres 1930 Subventionen im Gesamtbetrag von gegen 30 000 Franken zugesichert wurden.

Zum Ausgleich der Ausgabenüberschüsse der Betriebsrechnungen wurden der LMB aus diesem „Hilfsfonds der Gemeinden“ für die Jahre 1933 bis 1935 je 10 000 Franken zugeschossen, womit dieser erschöpft war.

1936 gewährte der Kanton Bern zwar einen Zuschuss von 11 402 Franken, doch sahen sich die verantwortlichen Organe gezwungen, für die Generalversammlung vom 2. September 1937 eine „Orientierung über den Stand des Unternehmens und über die erforderliche finanzielle Sanierung zur Aufrechterhaltung des Betriebs“ zu traktandieren. Dabei wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass die Bilanz der LMB den Vorschriften von Art. 725 OR nicht mehr entspreche und Mittel und Wege zu finden seien, damit der Betrieb bis 1939 gesichert werden könne. In der Folge waren es einmal mehr die Gemeinden Langenthal, Roggwil, Untersteckholz, Melchnau, Reisiswil und Busswil, die - befristet bis 1939 - einen jährlichen Betriebszuschuss zusicherten. Sogar die Heil- und Pflegeanstalt St. Urban

sagte einen Betrag von 1000 Franken zu. Damit erschien die Aufrechterhaltung des Betriebs für die kommenden zwei Jahre gesichert.

Wegen der kriegswirtschaftlich bedingten Einschränkung der Autokonkurrenz schloss die Betriebsrechnung in den Jahren 1939 bis 1945 mit - wenn auch nur geringen - Ertragsüberschüssen ab. Die nach dem Krieg wieder aufgetretenen Ausgabenüberschüsse wurden vorerst mit Beiträgen aus dem sogenannten Ausgleichsfonds schweizerischer Privatbahnen sowie später, bis 1958, aufgrund weiterer bundesrechtlicher Erlasse durch den Bund, den Kanton Bern und die an der Bahn interessierten Gemeinden gedeckt.

Auch früher schon war versucht worden, in den Genuss von Bundeshilfe zu kommen. So gelangte die Direktion der LMB im Jahre 1921 mit einem Gesuch um Zuerkennung einer Leistung gemäss Bundesbeschluss über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen vom 18. Dezember 1918 an den Bundesrat. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hielt dazu fest, dass die Voraussetzungen für eine solche Hilfeleistung bei der LMB nicht in genügendem Masse erfüllt seien. Dies veranlasste die LMB-Direktion zur Äusserung, im Bundeshaus scheine man für die „Kleinen“ nicht viel übrig zu haben.

1936 wurde vom Bund ein weiteres Unterstützungsgesuch abgelehnt. Diese Ablehnung - so stellte die LMB-Direktion fest - bedinge, dass der Kanton Bern und die an der Bahn wirtschaftlich am meisten interessierten Gemeinden umgehend die Frage entschieden, ob sie die erforderlichen Mittel zum Weiterbetrieb und zur Sanierung der Bahn zur Verfügung stellen wollten oder ob das Unternehmen zu liquidieren sei.

Seit 1920 schon hatte sich abgezeichnet, dass die Langenthal - Melchnau-Bahn wirtschaftlich nie auf Rosen gebettet sein würde und bald wurde klar, dass eine

finanzielle Sanierung vorgenommen werden sollte und zwar im Rahmen einer Fusion mit der LJB. „Die Frage der Verschmelzung mit der Langenthal - Jura-Bahn“ wurde denn auch schon 1921 als „Gegenstand weiteren Studiums“ bezeichnet und ein undatierter Fusionsvertragsentwurf sah vor, „dass die L.J.B. die bisherige L.M.B. rückwirkend auf den 1. Januar 1926 in sich aufnimmt“.

Indessen wollte die LJB zu einer Fusion nicht Hand bieten, da verschiedene wichtige Angelegenheiten noch der Abklärung bedürften. Das Geschäft wurde deshalb einstweilen zurückgelegt und 1929 sah man sogar von der erneuten Wahl eines gemeinsamen Direktionspräsidenten LJB/LMB ab.

Rund 30 Jahre später war es dann ein sanfter Druck von aussen, der die Fusion nicht nur erneut ein Thema werden liess, sondern diese - zumindest soweit die LJB und LMB betreffend - innert kurzer Zeit zustande brachte.

Im Rahmen einer technischen Sanierung der LMB bewilligte der Grosse Rat des Kantons Bern am 14. November 1957 zwar einen Kredit, doch knüpfte er diesen an den Vorbehalt, dass die drei Verwaltungen LJB, LMB und SNB zu einer späteren Fusion Hand zu bieten hätten. Im Oberaargau beeilte man sich denn auch, diesem Vorbehalt unverzüglich zu entsprechen, wenn man sich auch - wie sich bald zeigte - mit einer Fusion zwischen LJB und LMB begnügen musste.

So stimmte die letzte ordentliche Generalversammlung der LMB, die am 5. Juli 1958 im Hotel „Bären“ in Langenthal stattfand, der Fusion mit der LJB zu, und zwar rückwirkend auf den 1. Januar 1958. Die neue Unternehmung, deren Bezeichnung „Oberaargau - Jura-Bahnen (OBJ)“ lautete, hätte am 27. Dezember 1958 gegründet werden sollen. Die konstituierende Generalversammlung musste jedoch auf den 10. Januar 1959 verschoben werden, da die Publikation in den vorgeschriebenen Organen

zu spät vorgenommen worden war. Ein weiteres Missgeschick stellte sich beim Druck der neuen Aktien ein, die statutengemäss die Unterschriften zweier Mitglieder der Verwaltung zu tragen hatten. Statt einem zweiten Mitglied der Verwaltung unterschrieb irrtümlicherweise der Sekretär der Verwaltungsrates. Da man einen völligen Neudruck der Wertpapiere vermeiden wollte, blieb nichts anderes übrig, als nachträglich noch die Unterschrift eines weiteren Mitglieds des Verwaltungsrates beizubringen. Die OJB-Aktien, die übrigens keinen Dividenden-Couponsbogen mehr aufwiesen, stellten mit drei Unterschriften den auch etwas Aussergewöhnliches dar.

Nachdem auf Verlangen des eidgenössischen Amtes für Verkehr (EAV) die aufgelaufenen

Zinsen, soweit verjährt, im Betrage von nicht weniger als 551 588 Franken und 75 Rappen schon 1956 abgebucht worden waren, bot nun die Fusion die Gelegenheit, die finanzielle Sanierung der LMB vorzunehmen. Dies geschah in der Weise, dass den Inhabern der 1974 LMB-Aktien zu 500 Franken je zwei OJB-Stammaktien zu 100 Franken ausgehändigt wurden. Ferner wurden die Kantone und Gemeinden für ihre bis 1925 gewährten Vorschüsse im Betrag von 80 147 (oder aufgerundet: 80 200) Franken mit 802 OJB-Stammaktien zu 100 Franken abgefunden, während die Gläubiger des 300 000 Franken-Obligationenanlehens von 1917 sich mit der Aushändigung von insgesamt bloss 200 OJB-Stammaktien zu 100 Franken Nennwert zufrieden gaben.

Technische Sanierung und Änderung der Betriebsweise

In Anbetracht der geschilderten wirtschaftlichen Situation musste sich die LMB bezüglich Unterhalt von Anlagen und Rollmaterial seit jeher auf das für die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit unbedingt Erforderliche beschränken. Für eine durchgreifende technische Erneuerung waren die finanziellen Mittel nicht aufzutreiben.

Immerhin gelang es mitten im zweiten Weltkrieg, ein technisches Notprogramm mit Arbeiten im Ausmass von 60 000 Franken zu finanzieren, an welches der Bund in Anwendung des II. Abschnittes des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen vom 6. April 1939 einen Beitrag von 30 000 Franken leistete, übrigens der erste Bundesbeitrag an die LMB. So konnten beispielsweise 1945 die Lyra-Bügelstromabnehmer der Triebfahrzeuge durch Pantographen ersetzt werden.

Der Umstand, dass drei Jahre später unter finanzieller Beteiligung des durch PTT und

Schweizerische Rundspruch-Gesellschaft (SRG) geschaffenen sogenannten „Enstörungsfonds“ die Fahrleitung nach System Otth umgebaut wurde, veranlasste die „Schweizerische Radiozeitung“ unter dem Titel „Eine neue Subventionskuh?“ zu folgender Glosse:

„(...) Man gedachte mitzuhelfen, den Radioempfang zu verbessern, soweit er durch veraltete elektrische Bahnanlagen gestört wird (...) Als eine der ersten Interessentinnen meldete sich u.a. das Grossunternehmen der Langenthal - Melchnau-Bahn, dessen Express an zwei Dutzend Häusern vorbeifährt(...)“

Der entscheidende Vorgang, der Bewegung in die Bestrebungen um eine Sanierung der (LJB und) LMB brachte, war die Veröffentlichung der bundesrätlichen Botschaft zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956. Aus dieser Botschaft ging hervor, dass Bahnen, wollten sie der zu erwartenden Bundesleistungen für technische Erneuerung und Defizitdeckung teilhaftig

werden, eine gewisse Bedeutung für den allgemeinen Verkehr aufzuweisen hatten. Es galt somit, die (LJB und) LMB „eisenbahngesetzfähig“ zu machen.

Was den beiden Bahnen bislang fehlte, war eine eigentliche Lobby. Dies änderte jedoch am 29. Mai 1956 mit der Gründung einer „Interessengemeinschaft LJB-LMB“ in Langenthal, welche die Erhaltung von LJB und LMB zum Ziel hatte. Für die Durchführung einer Aktion zugunsten der beiden Bahnen bestimmte sie eigens einen Ausschuss, der insbesondere - in der Zeit vom Juni 1956 bis Januar 1959 - nicht weniger als 20 „Informationsbulletins“ herausgab.

In einem Schreiben vom 15. Juni 1957 teilte die Eisenbahndirektion des Kantons Bern den Gemeinden Langenthal, Roggwil, Untersteckholz und Melchnau mit, dass sie dem Grossen Rat schon in der Novembersession 1957 eine Vorlage für die Sanierung der LMB zu unterbreiten gedenke. Mit dieser Sanierung, an welcher der Bund ausdrücklich nicht beteiligt wurde, sollte die Bahn noch für einige Jahre betriebsfähig erhalten oder - wie es der bernische Eisenbahndirektor in einer Grossratsdebatte formulierte - soweit instand gestellt werden, dass sie bis zum Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes „noch atmen“ könne.

Die Hauptpunkte dieser Sanierung - später als Sanierung I bezeichnet - bildeten eine Gleis-Erneuerung (über 350 000 Franken), der Umbau von Triebwagen (über 300 000 Franken) und die Errichtung einer eigenen Gleichrichteranlage in St. Urban (60 000 Franken). Diese Gleis-Erneuerung erforderte wegen des lehmigen Baugrundes weitgehend eine Auskoffierung desselben und das Einbringen einer Sandeinlage. Bei den umzubauenden Triebwagen handelte es sich um zwei von insgesamt vier 1955 durch den Kanton Bern erworbenen Fahrzeugen der Zugerland Verkehrsbetriebe, die der LMB zugewiesen und später den OJB mit den Betriebsnummern 7 und 8 zu Eigentum überlassen wurden. Schliesslich konnte von

den Wasserwerke Zug zu günstigen Bedingungen eine Gleichrichteranlage erworben werden. Nach deren Inbetriebnahme wurde die Speiseleitung vom Elektrizitätswerk Wynau nach Roggwil, die zunehmend hohe Unterhaltskosten verursacht hatte, abgebrochen.

Nach vollzogener Fusion LJB/LMB zu den „Oberaargau - Jura-Bahnen“ (1. Januar 1958) und nach dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes (1. Juli 1958) gelangten die OJB zusammen mit der Solothurn - Niederbipp-Bahn (SNB) am 25. September 1959 mit einem Gesuch an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement. Darin baten die oberaargauischen Schmalspurbahnen den Bund, er möchte ihnen in Verbindung mit den Kantonen Bern und Solothurn 4,805 Millionen Franken an Beiträgen zur weiteren Verbesserung und Ergänzung ihrer Anlagen sowie zur Anschaffung von Rollmaterial zur Verfügung stellen.

Dieses Gesuch war für das erwähnte Departement Anlass, die Frage zu prüfen, ob der Bahnbetrieb auf den Strecken Langenthal - Melchnau (und Langenthal - Niederbipp) technisch zu sanieren sei, oder ob die öffentlichen Verkehrsbedürfnisse zweckmässiger durch einen Strassentransportdienst sichergestellt würden. Im Sommer 1963 äusserte sich das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departement (EVED) diesbezüglich dahingehend, verschiedene Umstände führten es dazu, für die Beendigung der technischen Sanierung der OJB Hand zu bieten. Angeführt wurde dabei beispielsweise, dass durch eine Umstellung auf Strassentransportbetrieb verschiedene Investitionen, die in den letzten Jahren durch den Kanton Bern finanziert wurden - so namentlich die vollständige Erneuerung des Ober- und Unterbaus auf der Strecke Langenthal - Melchnau - wertlos würden. Das Departement verhehlte jedoch nicht, dass die Sanierung der OJB als Grenzfall betrachtet

werde und dass die jährlich zu erwartenden Betriebsdefizite Anlass zu Bedenken gäben.

Aufgrund dieses Bescheides wurde im Frühjahr 1964 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern einerseits sowie den OJB andererseits in Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes eine Vereinbarung abgeschlossen. Danach leisteten Bund und Kanton Bern unter verschiedenen Titeln - teils gegen Aushändigung von Prioritätsaktien, teils als bedingt rückzahlbare Subvention und teils à fonds perdu - zur Finanzierung eines näher umschriebenen Bauprogrammes einen Betrag von insgesamt 3,3 Millionen Franken. Dieses Bauprogramm enthielt in baulicher Hinsicht für die Strecke Langenthal - Melchnau nichts Grösseres mehr, und zwar nicht zuletzt deshalb, weil der Grosse Rat des Kantons Bern ausserhalb des auf vorerwähnter Vereinbarung basierenden Erneuerungsprogrammes (Sanierung II) zwei Kredite von zusammen 400 000 Franken à fonds perdu bewilligt hatte. Diese dienten unter dem Titel „Verbesserung der Verkehrsbeziehungen Schiene/Strasse“ in den Jahren 1959 und 1960 zur Trennung Schiene/Strasse bei der „Kaltenherberge“ auf Roggwiler Gemeindegebiet. Dieses Bauvorhaben umfasste eine unmittelbar neben der anlässlich des Baus der LMB erstellten Strassenüberführung gebaute Bahnbrücke über die SBB-Linie Olten - Bern. Dadurch konnte die einzige Strassenstrecke zwischen Langenthal und Melchnau mit einer Länge von 450 Metern beseitigt werden. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Brücke im Dezember 1960 wurde auch der bei der „Kaltenherberge“ gelegene unbewachte Bahnübergang mit der Staatsstrasse Richtung Langenthal durch eine automatische Barrierenanlage gesichert.

Nachdem bereits früher Untersuchungen über die Ersetzbarkeit der LJB und LMB zum Schluss gekommen waren, im Falle der LMB sprächen alle Voraussetzungen klar für die Beibehaltung der Bahn, wies das EVED in

seiner schon erwähnten Äusserung vom Sommer 1963 insbesondere noch darauf hin, dass - um eine gleichwertige Verkehrsbedienung zu gewährleisten - eine Betriebsumstellung der Strecke Langenthal - Melchnau auf einen Strassentransportbetrieb den vorgängigen Ausbau des Strassennetzes zwischen St. Urban und Melchnau bedingen würde.

Mitte der siebziger Jahre wurden zwischen Sängi und Melchnau eine neue Fahrleitung gebaut und drei Bahnübergänge mit Blinklicht- und Barrierenanlagen gesichert. Als ausserdem der mit Namen und Wappen von Melchnau geschmückte und 1969 ein zweites Mal umgebaute Triebwagen Nr. 8 nach einem schweren Betriebsunfall am 20. Oktober 1976 wieder dem Betrieb übergeben wurde, schien es, als ob die integrale öffentliche Verkehrsbedienung Melchnaus nun für längere Zeit durch ein auf alles in allem ansehnlichen Standard gebrachtes elektrisch betriebenes und somit umweltschonendes schienengebundenes Verkehrsmittel bewerkstelligt würde.

Es zeigte sich jedoch recht bald, dass dieser Schein trog: Ende der siebziger Jahre gingen Planer ans Werk, die den öffentlichen Verkehr in der „Region Oberaargau“ unter neuen Gesichtspunkten und insbesondere unter Infragestellung des schienengebundenen Angebotes im Regionalverkehr überprüften. Dabei sollten die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung mit der bestehenden „Bedienungsqualität“ verglichen und aufgrund von Variantenstudien Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Dazu kam, dass sich in bezug auf die Wahl der Betriebsweise öffentlicher Verkehrsmittel die Verhältnisse insofern tiefgreifend geändert hatten, als seit 1972 unter bestimmten Voraussetzungen in sinngemässer Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes auch konzessionierte Automobillinien in den Genuss gewisser Bundesleistungen, beispielsweise zur Defizitdeckung, gelangen konnten.

Der Güterverkehr wurde vorderhand ausgeklammert; er sollte auf der Schiene verbleiben und Gegenstand einer Überprüfung bilden, sobald eine Verminderung des Transportvolumens einträte oder wenn grössere Investitionen fällig würden.

Der Umstand, dass die Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1979 im Gegensatz zum übrigen OJB-Netz auf der Strecke St. Urban - Melchnau keine fühlbare Frequenzzunahme gebracht hatte, rückte die - allerdings uralte - Erkenntnis in den Vordergrund, dass die Bahnverbindung Langenthal - Melchnau mit ihrer Streckenführung zur Mitbedienung von Roggwil einen zeitaufwendigen Umweg macht. Wie schon ausgeführt, hatte man sich schon zu Zeiten der Entstehung der LMB eingehend mit der Frage einer optimalen, gegenläufige Interessen berücksichtigenden Streckenführung befasst. Diesmal ging man dieser Frage dadurch aus dem Weg, dass man die bisherige einzige (Bahn-) Verbindung auf den 23. Mai 1982 durch drei Verbindungen - nämlich eine Bahnverbindung Langenthal - Roggwil - St. Urban und die zwei Busverbindungen Langenthal - Obersteckholz - Melchnau sowie Roggwil - St. Urban - Untersteckholz - Melchnau - ersetzte. Letztere wurde übrigens schon ein Jahr später sang- und klanglos wieder eingestellt und die Gemeinde Untersteckholz damit ihrer öffentlichen Verkehrsbedienung praktisch beraubt, stellt doch die seitherige Führung von zwei beziehungsweise drei Kursen der Postautolinie St. Urban - Altbüron über Untersteckholz keine eigentliche solche dar. Ob die Bürger von Melchnau und Untersteckholz sich ab 1908 während 50 Jahren wohl so nachhaltig und mit erheblichen finanziellen Opfern für „ihre“ Bahn eingesetzt hätten, wenn sie diese

Entwicklung hätten voraussehen können? Schliesslich kommt hinzu, dass Untersuchungen ergeben hatten, dass sowohl im Bereich des privaten wie insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs eine direkte Verbindung von Roggwil nach der Ortsmitte - also nicht nach dem Bahnhof - von Langenthal die am meisten gewünschte Relation darstellt. Sie wurde indessen, im Gegensatz zur direkten Verbindung von Melchnau nach der Ortsmitte von Langenthal, auch durch das neue Verkehrskonzept nicht geschaffen und fehlt mithin noch heute.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass am 28. Mai 1989 der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Station St. Urban - Ziegelei wieder aufgenommen wurde.

Die Frage der Bahnerhaltung bezüglich der Strecke Langenthal - St. Urban (-Melchnau) tauchte im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption Schweiz nochmals auf, indem in deren Schlussbericht die Privatbahnstrecke Langenthal - Melchnau unter den vorbehaltlich einer Detailuntersuchung auf Busbetrieb unzustellenden Bahnstrecken aufgeführt wurde. Das Ergebnis dieser Untersuchung liess den Bundesrat im Frühjahr 1987 beschliessen, die Strecke Langenthal - St. Urban sei beizubehalten.

Den geschilderten neuen Verhältnissen entsprechend wurde dem Regionalverkehr Oberaargau (RVO) - wie das Unternehmen sich seit dem 2. Juli 1990 nennt - mit Ablauf der LMB-Konzession von 1912 für die Bahn-Teilstrecke Ziegelei - Melchnau auf den 1. April 1992 bloss noch eine Konzession erteilt, die den regelmässigen Personenverkehr nicht mehr enthält, und zwar auf die Dauer von 30 Jahren. Ob von ihr wohl so lange Gebrauch gemacht wird?

