

Die Huttwil – Eriswil-Bahn

Die von 1915 bis 1926 selbstständige Huttwil – Eriswil-Bahn (HEB) fusionierte 1927 mit der Langenthal – Huttwil-Bahn und gelangte mit dieser 1944 zu den VHB. 1975 wurde der Personenverkehr eingestellt und durch einen Bahnbus ersetzt, 1978 der Bahnbetrieb ganz aufgehoben.

Die Eriswil-Bahn benutzte das Gleis der Wolhusener Linie auf einer Strecke von 1,09km bis zur Block- und Haltestelle Säge. Ungefähr auf der halben Strecke zur nächsten Haltestelle Uech überbrückte die Bahn

die Langeten. Immer zwischen dieser und der Strasse verlaufend, erreichte die Linie die dritte Haltestelle, Tschäppel.

Durch ein ganz ursprüngliches Gebiet mit einer maximalen Steigung von 25‰ fahrend, gelangte man unterhalb der Ortschaft Eriswil zur Thanbrücke, wo die Langeten auf die andere Talseite wechselt. Nach einer letzten Steigung von 28‰ erreichte man die Endstation. Eriswil ist Ausgangspunkt für Wanderungen nach dem Ahorn und ins Napfgebiet.

Bau und Betrieb der Huttwil – Eriswil-Bahn

Eine der Varianten für den Bau der Eisenbahn Ramsey – Sumiswald – Huttwil des Projektes von 1897 betraf die Streckenführung von Sumiswald über Wasen und Eriswil nach Huttwil. Die Eriswiler hatten schon lange einen Eisenbahnanschluss, der dem sich nur mühsam entwickelnden Handel und Gewerbe Auftrieb verschaffen sollte, vermisst. Deshalb bildeten ein halbes Dutzend Einheimische 1903 ein Komitee für Verkehrsverbesserungen. Dieses liess sofort einen Entwurf über eine Variante von Sumiswald über Eriswil nach Huttwil ausarbeiten. Das Ergebnis war jedoch ungünstig. Im Frühjahr 1905 fand ein fünfzehntägiger Auto-Versuchsbetrieb zwischen Huttwil und Eriswil statt, der im allgemeinen befriedigte, aber wegen eines Defektes am Versuchsfahrzeug nicht weitergeführt werden konnte. In der Folge wurde Ingenieur Ritz durch ein erweitertes Initiativkomitee beauftragt, nochmals ein Projekt mit einem Kostenvoranschlag für die Linie Sumiswald – Wasen – Eriswil – Huttwil aufzustellen. Es zeigte sich bald, dass aus verschiedenen Gründen, wie

kürzere Strecke und fortgeschrittene Finanzierung, die Variante über Affoltern-Weier von der subventionierenden Behörde vorgezogen wurde. Den ersten, negativ verlaufenen Bestrebungen für eine durchgehende Bahn nach Eriswil folgten dann erfolgreiche Bemühungen für eine Stichbahn Huttwil – Eriswil.

1909 wurde das Verkehrskomitee durch die Gemeinde Eriswil bestätigt und um einige einflussreiche Huttwiler erweitert. 1910 erhielt das Komitee von der Gemeinde Eriswil die nötigen Geldmittel, um weitere Abklärungen hinsichtlich des Systems vorzunehmen. Diese ergaben schliesslich, dass eine normalspurige Bahn mit Dampftriebwagen-Betrieb – analog demjenigen der RSHB – das Richtige sei. Dank der im Winter 1911/12 sehr günstigen Konjunkturlage nahm die Aktienzeichnung einen sehr erfreulichen Verlauf.

Im März 1912 fand in Huttwil die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre statt. Sie legte ein Aktienkapital von Fr. 300'000.- fest.

Nachdem die Baukosten ermittelt waren und der Bund daran eine Beteiligung von Fr. 195'000.- zugesichert hatte, erhöhte die Generalversammlung das Aktienkapital auf Fr. 520'000.-.

Im Juli 1914 wurden zwei Dampftriebwagen bei der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur (SLM) und drei Güterwagen bei der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen (SIG) bestellt, sowie die Arbeiten für den Unter- und den Oberbau an die Firma Kästli & Egger in Langenthal und Bern vergeben.

Die Hochbauten in Eriswil, bestehend aus dem Aufnahmegebäude mit angebautem Güterschuppen, der Triebwagenremise und einem Abortgebäude und das Haltestellenhäuschen in Tschäppel – alles nach RSHB-Vorbild – wurden von einheimischen Unternehmern erstellt.

Die Strecke wies ganz einfache Bauverhältnisse auf. Der minimale Kurvenradius betrug 250 Meter. Die totalen Bauaufwendungen erreichten Fr. 482'609.-.

Der Unterhaltsdienst für die Strecke und für die Fahrzeuge der Huttwil – Eriswil-Bahn (HEB) wurde gemäss Betriebsvertrag durch die LHB besorgt. Für den Zugs- und den Fahrdienst sowie für das Besorgen der Arbeiten auf der Station beschäftigte die Bahn sechs Mann.

Im ersten vollen Betriebsjahr wurden mit fünf bis sechs täglichen

Zugsparen total 25'700 Kilometer gefahren. Das erbrachte Einnahmen von Fr. 13'784.- aus dem Personenverkehr und Fr. 14'858.- aus dem Güterverkehr oder total Fr. 28'642.-. Schon das Jahr 1917 ergab infolge der erhöhten Löhne und der enormen Verteuerung der Kohlen- und Eisenpreise eine starke Steigerung der Ausgaben. Wegen ungenügender Lieferung aus Deutschland stellte sich Brennstoffmangel ein, der zu Fahrpläneinschränkungen führte. Innerhalb eines Jahres wurden zweimal 15% der täglichen Fahrleistung gestrichen. Das bedeutete 22'815 Zugskilometer pro Jahr oder fünf tägliche Zugspare weniger.

Gegenüber 1916 hatten sich die Betriebseinnahmen 1920 wesentlich erhöht, auf Fr. 66'440.45 (Personenverkehr: Fr. 16'454.07; Güterverkehr Fr. 21'508.56; Pacht, Miete und Verschiedenes: Fr. 28'477.82). Demgegenüber hatten sich die Ausgaben auf Fr. 67'460.97 gesteigert. Dieses unerfreuliche Betriebsergebnis führte zu Gesuchen um Defizitdeckung an die Gemeinden, den Kanton und den Bund und die Prüfung einer Fusion der HEB mit der LHB.

Die Betriebserträge wären noch schlechter ausgefallen, wären nicht durch die Vermietung der Triebwagen an die anderen drei Bahnen erhebliche Mieteinnahmen angefallen. Diese erreichten beispielsweise 1920 rund 40% der Totalerinnahmen. Die Einnahmen aus Fahrzeugvermietungen betragen für die HEB:

1916	Fr. 3'710.-
1917	Fr. 6'527.-
1918	Fr. 7'370.-
1919	Fr. 7'334.-
1920	Fr. 23'786.-
1921	Fr. 14'346.-
1922	Fr. 28'114.-
1923	Fr. 29'772.-
1924	Fr. 22'901.-
1925	Fr. 27'666.-
1926	Fr. 24'899.-

Der Vollständigkeits halber sei noch auf die nach der Eröffnung der HWB aufgeworfenen Projekte hingewiesen.

Als die HWB schon einige Jahre im Betrieb stand, tauchte Ende der neunziger Jahre nochmals ein Begehren nach einer Suhrentalbahn mit Fortsetzung nach Willisau auf. Ein Komitee mit Vertretern aus den interessierten Gemeinden förderte mit aller Energie dieses Projekt. Bei den Bundesbehörden wurde eine Konzession verlangt, und der Kanton Luzern wurde um eine Subvention angegangen. Der Direktor der LHB/HWB musste abklären, welchen Einfluss diese Anschlussbahn auf seine Bahn hätte. Das Ergebnis lautete: Einbusse eines Teils des Transitverkehrs auf der Strecke Langenthal – Willisau und

Verkehrsvermehrung auf dem HWB-Streckenteil Willisau – Wolhusen. Zudem könne durch neue Verkehrsbeziehungen der Ausfall im Transitverkehr ausgeglichen werden. Die Suhrentalbahn wurde dann im November 1912 als Stichbahn von Sursee nach Triengen eröffnet.

Sogar in der Gegenwart war eine Anschlussbahn im Gespräch. Im Zusammenhang mit dem Projekt eines Raffinerie-Anschlussgleises von Wauwil oder Nebikon nach Ettiswil war im Luzerner Grossen Rat 1964 eine Motion eingereicht worden, es sei der Bau einer Bahnlinie von Willisau nach Ettiswil anzustreben. Mit dieser fünf Kilometer langen Strecke wäre eine durchgehende Verbindung von den VHB zur SBB-Linie Olten – Luzern geschaffen worden.

Betriebsdaten der HEB

Betriebseröffnungen:

- 01.09.1915 Huttwil – Eriswil (4'070 m)

Betriebseinstellungen:

- 31.05.1975 Huttwil – Eriswil (Personenverkehr)
- 27.05.1978 Huttwil – Eriswil (4'031 m, Abbruch)

Technische Angaben

- Spurweite: 1435 mm
- Baulänge: 4'070 m
- Betriebslänge: 4'921 m (901 m = Eigentum HWB)
- Grösste Neigung: 28 ‰
- Kleinster Kurvenradius: 250 m
- Betriebsart: Dampfbetrieb, ab 1946: Wechselstrom 15'000 Volt / 16 2/3 Hz
- Depots/Werkstätten: Triebwagenremise in Eriswil, Unterhalt durch LHB

Rollmaterial:

- Max. Breite: 3,150 m
- Zug- und Stossvorrichtung: Normalbahnkupplung
- Bremssystem: Westinghouse-Druckluftbremse
- Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- Anstrich: dunkelgrün

Besonderheiten:

- Konzession vom 5.10.1911
- Betriebsführung durch Langenthal – Huttwil-Bahn (LHB)
- ab 1.1.1927: Langenthal – Huttwil-Bahn (Fusion)
- ab 1.1.1944: Vereinigte Huttwil-Bahnen (Fusion LHB / RSHB / HWB)
- 31.05.1975: Personenverkehr eingestellt, Weiterbetrieb für Güterverkehr bis 27. Mai 1978
- 01.06.1975: Autobusbetrieb

Abkürzungen:

HEB	Huttwil – Eriswil-Bahn
RSHB	Ramsei – Sumiswald – Huttwil-Bahn
LHB	Langenthal – Huttwil-Bahn
HWB	Huttwil – Wolhusen-Bahn
VHB	Vereinigte Huttwil-Bahnen