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

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 58 (2015)

Artikel: Wie Eriswil zu zwei Bahnhöfen und einer Bahn kam : vor 100 Jahren wurde die Huttwil-Eriswil-Bahn gebaut

Autor: Rettenmund, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071646

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: 12.01.2026

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

Wie Eriswil zu zwei Bahnhöfen und einer Bahn kam

Vor 100 Jahren wurde die Huttwil-Eriswil-Bahn gebaut

Jürg Rettenmund

«Was lange währt, wird endlich gut» liess der Huttwiler Stadthauswirt Jakob Minder auf die Servietten für das Festbankett zur Eröffnung der Langenthal-Huttwil-Bahn am 31. Oktober 1889 drucken.[1] Das Motto könnte auch für Eriswil gelten, denn hier dauerte es noch länger, bis die Eisenbahn das Dorf erreichte: Genau bis am 31. August 1915. Doch gab es dort bereits lange vorher Einwohner, die sich mit dem neuen Massenverkehrsmittel auseinandersetzten, als es in der Schweiz eingeführt wurde. 1852 behandelte der Grosse Rat die erste Eisenbahnlinie im Kanton Bern: Die der Schweizerischen Centralbahn von Olten nach Bern. Dazu erhielt er elf Eingaben. Eine stammte aus Eriswil.[2] Leider ist deren Inhalt nicht bekannt, doch verwundert die Initiative nicht, besass doch Eriswil mit dem Leinwand-Handelshaus Schmid ein Unternehmen, dessen Exponenten sich in Eisenbahnfragen stark engagierten. Dies gilt vor allem für Andreas Schmid (1824–1901, Nationalrat 1869–1872 und 1881–1887), der später erster Verwaltungsratspräsident der Langenthal–Huttwil-Bahn (LHB) war und auch den Verwaltungsräten von Schweizerischer Centralbahn (SCB), Emmentalbahn (EB) und Burgdorf–Thun-Bahn (BTB) angehörte.[3] Bei der Einweihung der Emmentalbahn im Mai 1881 liess er in Ramsei die Fortsetzung der Linie nach Sumiswald und Huttwil hochleben.[4]

1. Kunstwerke und ein Ring – Der Fritzenfluh-Tunnel und der Bahnhof in der Leimatt

Im Zusammenhang mit der von Andreas Schmid erwähnten Bahn taucht der Name Eriswil nun erstmals bei einem konkreten Projekt auf. Bewohner von Wasen versuchten, die Bahn über ihr Dorf zu leiten. Als 1891 ein

Konzessionsgesuch für eine neue Bahnlinie von Bern über Worb nach Huttwil eingereicht wurde, wurde dort zwar ein Tunnel von Wasen Richtung Tal des Flüebachs bei Dürrenroth angegeben.[5] Doch an einer Versammlung in Weier sprach sich Fabrikant J. Schütz aus Wasen für ein «durchgehendes Trassee Ramsei-Eriswil-Huttwil, eventuell, wenn dies untunlich sein sollte, eine Zweiglinie Ramsei–Wasen» aus.[6] Als 1897 wieder ein regionales Initiativkomitee wenigstens das Teilstück zwischen Ramsei und Huttwil realisieren wollte, korrigierte der Sumiswalder Arzt und Nationalrat Adolf Müller, für die Variante über Wasen, diese solle nicht über Dürrenroth, sondern über Eriswil gesucht werden.[7] Auch im «Unter-Emmentaler» war von dieser Linienführung die Rede, wobei bereits auf die Schwachstellen dieser Linie hingewiesen wurde: Den grossen, kostspieligen Tunnel und die längere Strecke. Eine Linienführung über Weier wäre demgegenüber nicht nur kürzer, sondern würde auch keine Kunstbauten nötig machen. Anders als in Sumiswald, wo um die Lage des Bahnhofes zwischen dem Dorf und Grünen ein eigentlicher Eisenbahnkrieg entflammte,[8] scheinen die Bemühungen in Eriswil jedoch nicht sehr weit gediehen zu sein. Immerhin nahm eine Gruppe von Eriswilern 1902 mit einem «vierspännigen Zug» als «Eisenbahn Ramsei–Sumiswald–Wasen–Eriswil–Huttwil» an der Huttwiler Fasnacht teil.[9] Erst 1903 bildete sich in Eriswil angesichts der «nicht sehr neuerungssüchtigen Gemeindebehörden» ein Komitee für Verkehrsverbesserungen, das die Planung an die Hand nahm.[10] Wenn Ernst Maibach für Sumiswald feststellte, es sei «Plan um Plan» gemalt worden, «ohne zu wissen, ob das eine oder andere Kunstwerk überhaupt ausführbar sei», so bleibt unklar, ob in Eriswil überhaupt «Kunstwerke» entstanden. Jedenfalls haben sich bis heute im Unterschied zu Sumiswald keine Pläne erhalten.

Einziger Hinweis auf konkrete Arbeiten ist eine «Rentabilitätsberechnung und Begutachtung», die der Eriswiler Gemeinderat von Ingenieur Friedrich Löffler, Direktor der Tösstalbahn, erstellen liess. Zuvor hatte das Komitee für eine Eisenbahn von Ramsei nach Wasen entschieden, eine Linienführung nach Eriswil von diesem nicht untersuchen zu lassen, weil die nötigen Unterlagen fehlten.[11] Immerhin geht aus dem Gutachten Löffler hervor, dass die Bahnlinie zwischen Ramsei und Huttwil 22 Kilometer lang werden, eine maximale Steigung von 35 Promille aufweisen und die Fritzenfluh in einem 1200 Meter langen Tunnel unterqueren

Ausschnitt aus der Karte zum Konzessionsgesuch der Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil-Bahn 1891 mit der Trassee-Variante Sumiswald–Wasen–Dürrenroth durch das Tal des Flüebachs. Schweizer Wirtschaftsarchiv, Basel, Verkehr B47

sollte. Einem Tunnel, den Löffler als «für eine Nebenbahn aussergewöhnlich lange» bezeichnete. Die Fritzenfluh-Bahn wäre damit um zwei Kilometer länger geworden als die Linienführung über Weier – zwei entscheidende Kilometer, wurde die Verbindung zwischen Bern und Luzern über Huttwil doch damit auch zwei Kilometer länger als die Eisenbahn durch das Entlebuch. Damit konnte man sich keine Hoffnung machen, dieser Passagiere und Güter abspenstig zu machen. Die gesamten Baukosten wurden auf drei Millionen Franken veranschlagt – um sie mit heutigen Werten zu vergleichen, wäre sie rund zu verzehnfachen. Löffler hielt den Wert für realistisch, auch wenn er die eingesetzten Kosten für den Tunnelbau als zu tief einstufte; sie liessen sich aber durch Einsparungen an anderen Orten kompensieren. Insgesamt fiel das Urteil des Experten jedoch negativ aus: Während die Variante über Weier eine Verzinsung des aufzunehmenden Obligationenkapitals versprach, musste bei derjenigen über Eriswil damit gerechnet werden, nicht einmal einen genügend grossen Erneuerungsfonds speisen zu können. Wie abgehoben von jeder realistischen Basis in jener Zeit Eisenbahnprojekte lanciert wurden, verraten nicht nur die «Kunstwerke» aus Sumiswald, sondern auch Sprüche, die 1915 die Gäste an der Einweihungsfeier für die Huttwil–Eriswil-Bahn begrüssten: Wenn dort von einem «Ring», die Rede ist, den die Sumiswalder verhindert hätten, so kann man dies doch so verstehen, dass es bei den Varianten der Ramsei–Sumiswald–Huttwil-Bahn mindestens in gewissen Köpfen in Eriswil nicht um ein Entweder-Oder ging, sondern um ein Sowohl-Als-Auch.

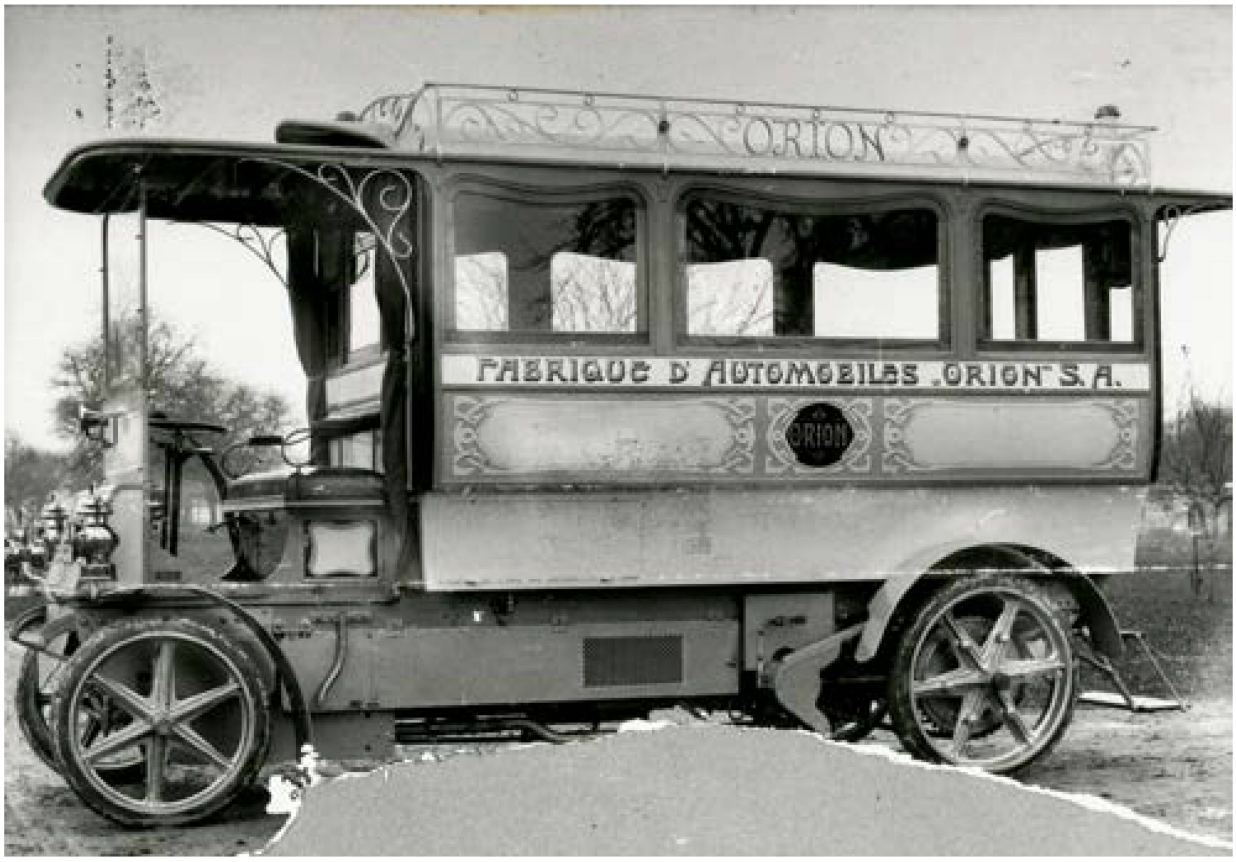
Solche Träume waren jedoch bereits 1905 verflogen, als im Grossen Rat über die Staatsbeteiligung an der Ramsei–Sumiswald–Huttwil-Bahn diskutiert wurde. Grossrat Johann Ulrich Zaugg erlaubte sich in der Debatte als Vertreter von Eriswil die Bemerkung, es sei durchaus nicht so, dass sich Eriswil keine Bahnverbindung wünsche. «Wir hätten sie im Gegenteil gerne und würden auch willig Opfer dafür gebracht haben, da eine solche für unsere Ortschaft mit seiner grossen Industrie, die nach allen Ländern, Amerika, England, Spanien und so weiter, exportiert, von grosser Bedeutung wäre. Allein es wurde uns einfach gesagt, das Projekt über Eriswil sei ungünstig. Ich mache diese Bemerkung nur, damit man später nicht glaube, die Eriswiler seien selbst schuld daran, wenn sie keine Bahnverbindung bekommen haben.»[12]

Während der Fritzenfluh-Tunnel also nie gebaut wurde, gibt es in Eriswil trotzdem ein Bauwerk, das an die Eisenbahnträume erinnert: Man erzählt sich dort, dass der erste Bau des Altersheims in der Leimatt in der Hoffnung erstellt worden sei, dass dort der Bahnhof für die geplante Bahnlinie hinkommen würde. In den schriftlichen Quellen findet sich dafür kein Beleg, doch nicht nur örtlich, sondern auch zeitlich könnte dies passen: Das um die vorletzte Jahrhundertwende erstellte Gebäude im «Eigenbödeli» wurde vom Fabrikanten Adolf Schneider auf einem Grundstück gebaut, das er 1899 erworben hatte, und von diesem 1909 verkauft. Ein Bahnhof wurde allerdings auch dieses Haus nicht, vielmehr kaufte es 1919 das Initiativkomitee für das 1931 eröffnete Altersheim.[13]

Eriswil wandte sich nach dem Ausschluss seiner Variante ganz von der Ramsei–Sumiswald-Huttwil-Bahn (RSHB) ab: Die Gemeindeversammlung lehnte eine Aktienzeichnung ab, und auch im Verzeichnis der Aktionäre findet sich kein einziger Eriswiler. In Wyssachen, wo eine Beteiligung der Gemeinde ebenfalls keine Gnade fand, zeichneten acht Aktionäre immerhin 500 Franken. Vorgesehen waren für Eriswil eine Beteiligung von 20'000 Franken, für Wyssachen 15'000 Franken.[14] Dass sich Eriswil Eisenbahnbestrebungen nicht grundsätzlich verschloss, hatte sich bei der Aktienzeichnung für die Langenthal–Huttwil-Bahn im Jahr 1887 gezeigt: Dafür zeichnete Eriswil 38'000 Franken, 3000 Franken stimmte die Gemeindeversammlung zu, für ganze 35'000 Franken kauften Private Beteiligungspapiere. Die Privat-Zeichnung entsprach rund 17 Franken pro Einwohner, das war der drittgrösste Wert aller Gemeinden hinter Leimiswil, Huttwil und Gutenburg, die alle Bahnhöfe an der Eisenbahn erhielten.[15] An einem Informationsanlass zur Huttwil–Eriswil-Bahn in Eriswil im Oktober 1911 erinnerte denn auch der Eriswiler Fabrikant Wirz-Schwarzer, Verwaltungsrat der LHB, genüsslich daran, dass «zum Beispiel die direkt an der Linie gelegene reiche Gemeinde Madiswil» nur 6000 Franken an die LHB beigesteuert hatte.[16]

Richtung Huttwil wandte sich fortan das Interesse der Eriswiler Eisenbahn-Promotoren. Dort, an der neuen Bahnhofstrasse, konnten sie sehen, welche Entwicklung das neue Verkehrsmittel in Gang setzte. Als Pfarrer Christian Roth bei der Einweihung der Huttwil-Eriswil-Bahn 1915 in einem Gedicht Huttwil und Eriswil als «zwei Schwestern im Tale» verglich, sprach er vom «neuen» Huttwil und vom «strebsamen» Eriswil.[17] Wie zwischen

Zwischen der Säge und dem Rüttistalden in Huttwil ist eine Brücke der Huttwil–Eriswil-Bahn über die Langeten stehen geblieben, ebenso anschliessend ein Stück Bahndamm bis zur Rüttistaldenstrasse. Eine weitere ehemalige Bahnbrücke steht noch eingangs Eriswil. Foto: Verfasser



Vorführwagen der Automobilfabrik Orion, Zürich, wie er vermutlich auch zwischen Huttwil und Eriswil für den Versuchsbetrieb eingesetzt wurde.
Foto: Archiv Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Langenthal und Huttwil brauchte es allerdings auch bei der angestrebten Fortsetzung der Langenthal–Huttwil-Bahn mehrere Anläufe, bis eine Lösung vorlag, die nicht nur technisch befriedigte, sondern auch erwarten liess, wirtschaftlich tragfähig zu sein.

2. Zwei Stufen auf einmal erklimmen? – Der Versuch mit einem Omnibus

In der Vorgeschichte der Huttwil–Eriswil-Bahn im Geschäftsbericht 1916 erfuhr ein Versuch mit einem Omnibus vom 19. März bis 2. April 1905 nur knappe Erwähnung. Dieser habe am letzten Tag des Versuchsbetriebes auf ebener Strasse einen Triebwellenbruch erlitten, heisst es dort lapidar.[18] Doch dieser Versuch verdient eine etwas vertieftere Betrachtung, versuchte sich doch Eriswil damit an einer neuen Verkehrstechnik, mit dem es die Stufe des Schienenverkehrs übersprungen und sich direkt in die noch junge Technik des motorisierten Strassenverkehrs katapultiert hätte.

Am 31. Oktober 1904 informierte in Eriswil ein Herr Frey, Direktor einer Schweizerischen Automobilgesellschaft, über die Einführung eines Automobilkurses zwischen Huttwil und Eriswil. Diese Gesellschaft betrieb einen Wagenpark, mit dem sie Probefahrten anbot. Solche versprach sie auch Eriswil, sobald sie neue Fahrzeuge angeschafft hatte.[19] Sie stand offenbar in enger Beziehung mit der Zürcher Automobilfabrik Orion, denn der eigentliche Versuchsbetrieb lief dann unter deren Namen. Diese gehörte zu den Pionieren des Automobilbaus in der Schweiz. Erst 1893 hatte der Ingenieur Rudolf Egg in Zürich den ersten Motorwagen konstruiert.[20] Die 1898 gegründete «Orion» hatte mit Personenwagen begonnen, konnte damit jedoch gegen die ausländische Konkurrenz nicht bestehen und spezialisierte sich ab 1902 auf Lastwagen und Omnibusse.[21] Bei ihrem Omnibus handelte es sich um ein zwölfplätziges, «hochbeiniges» und noch recht unvollkommenes Fahrzeug mit einem 20-PS-Zweizylinder-Motor, der seine Höchstgeschwindigkeit von 35 Stundenkilometer nicht allzu oft erreicht haben dürfte.[22] Am 19. März 1905 war das «Fahrplänchen mit beigedruckten Taxen» mit fünf bis sechs Tageskursen dem «Unter-Emmentaler» beigelegt. Die Probefahrten deckten Kinderkrankheiten auf, die sich nicht auf den abschliessenden Triebwellenbruch

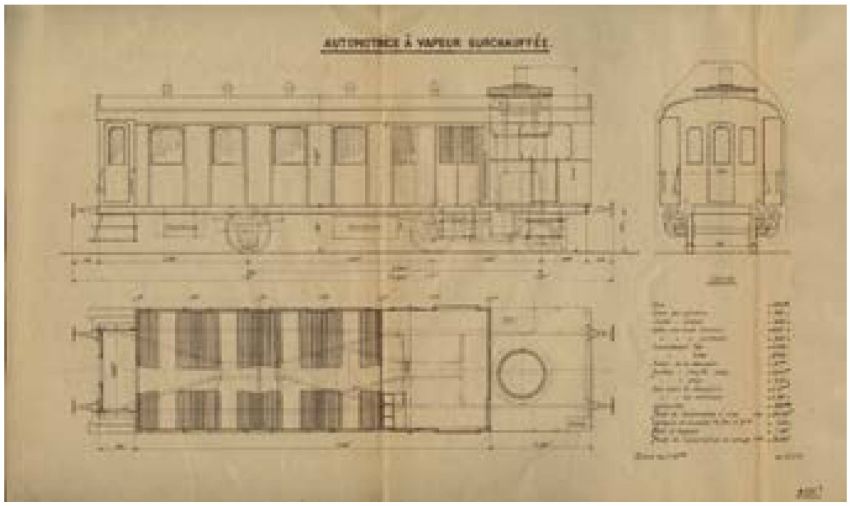
beschränkten. Bei grosser Nachfrage war der Zwölfplätzer oft «mehr als doppelt überfüllt», und mit seinen schmalen Reifen brachte ihn die stellenweise «bodenlose» Strasse der damaligen Zeit an seine Grenzen. Dass er für die Bergfahrt fünf Minuten länger brauchte als für die zwanzigminütige Talfahrt, ist ein Hinweis auf eine ungenügende Motorisierung. In Zug, wo insgesamt sechs «Orion» gekauft und eingesetzt wurden, erwiesen sich die Orion-Omnibusse denn auch anfänglich als unzuverlässig und verpassten die Anschlusszüge am Bahnhof Zug häufig. Als besonders problematisch erwies sich aber der Winterverkehr: War viel Schnee gefallen, fielen die Kurse aus oder mussten notdürftig mit Schlitten gefahren werden.[23]

Trotz aufgedeckter Schwächen waren die Eriswiler Initianten um den Fabrikanten Jakob Gygli – er wird später Verwaltungsratspräsident der Huttwil–Eriswil-Bahn – durchaus vom neuen Fahrzeug angetan. Aus finanziellen Gründen wollten sie allerdings nicht zwei Fahrzeuge anschaffen, sondern bloss eines. Dafür sollte der ebenfalls zu kaufende Lastwagen mit Hänge- oder Klappbänken ausgerüstet werden, so dass er bei starkem Personenverkehr als Verstärkung eingesetzt werden konnte. Jakob Gygli wollte zudem auf kantonaler Ebene aktiv werden und Grossräte dafür gewinnen, Automobilkurse gleich zu subventionieren wie Eisenbahnprojekte, so wie es auf einen Vorstoss des Langenthaler Grossrates Gottfried Rufener für elektrische Strassenbahnen geschehen war. Der Berichterstatter eines Informationsabends war von dieser Idee ganz angetan: «Gegenwärtig schwirren so viele notorisch unrentable Eisenbahnprojekte herum, in welche der Staat nolens volens seine Kapitalien unproduktiv vergraben muss, und doch dürfte mit der Entwicklung des Automobilverkehrs gar manche abgelegene Landesgegend oder Talschaft auf ihr zweifelhaftes, teures Eisenbahnprojekt zu verzichten geneigt sein, wenn ihr dafür mit Staatshilfe die Einführung einer Automobilverbindung, die ihren Verkehrsbedürfnissen genügte, ermöglicht würde. Die bereits ins Riesige anwachsenden Beiträge des Staates für Verkehrsverbesserungen könnten sich dadurch um das zehnfache verringern, die Finanzmisere würde langsam gesunden und die Wünsche der fraglichen Gegenden würden gleichwohl erfüllt und ihre Bedürfnisse auf rationellste Art befriedigt.»[24]

Die Versammlung in Eriswil beauftragte zwar das eingesetzte Initiativkomitee, bestehend aus dem «Gemeinderat und einigen beigezogenen Herren», «die Angelegenheit energisch weiter zu fördern und möglichst bald auch in Huttwil die Veranstaltung eine öffentlichen Schlussnahme zu betreiben».[25] Diese Veranstaltung fand, einberufen vom Orts- und Gewerbeverein, zwei Wochen später statt und delegierte drei Huttwiler in das Komitee.[26] Damit aber versiegen die Nachrichten über das Projekt Omnibus. Auch dort, wo die Orion-Omnibusse fuhren, waren sie nicht mehr als eine kurze «Pioniertat»: In Zug wurden sie 1913 von einer Strassenbahn abgelöst. Im gleichen Jahr stellte auch die Fabrik in Zürich ihre Fahrzeugproduktion ein.[27]

3. Zurück auf dem Boden der Realität – Die Huttwil-Eriswil-Bahn

Die Eriswiler Eisenbahn-Promotoren wandten sich nun wieder einem Schienenstrang zu. In erster Linie stand der Entscheid «Schmal- oder Normalspur?» an. Eisenbahndirektor von Erlach formulierte es in der Grossratsdebatte zum Bauprojekt der Huttwil-Eriswil-Bahn 1913 wie folgt: «Ursprünglich bauten wir überall Normalbahnen; nachher fiel man ins andere Extrem und wurde Schmalspurbahnfanatiker.»[28]



Ansichten und Schnitte der Heissdampf-Motorenwagen für die Huttwil–Eriswil-Bahn. Staatsarchiv Bern, FI RM 267

Die alte Bahnhofuhr gibt heute den Buspassagieren in Eriswil die Zeit an. Foto: Verfasser

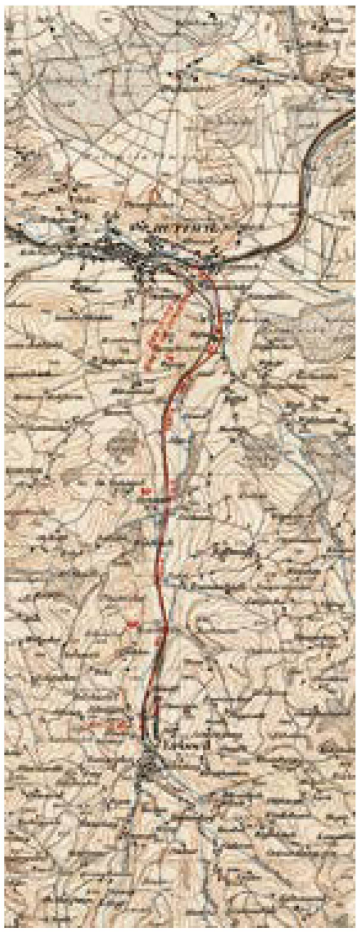
Es mag kein gutes Omen gewesen sein, aber die erste Notiz vom Schmalspurprojekt stammt von der Huttwiler Fasnacht. Zum Hirsmontag 1908 wurde im «Unter-Emmentaler angekündigt: «Einem langgefühlten Bedürfnis wird in unserer Ortschaft mit nächsten Montag abgeholfen werden, indem die städtische Strassenbahn mit grossem Pomp eröffnet werden soll. Das Unternehmen ist von einigen weitsichtigen, eigennützigen Männern in solcher Stille vorbereitet und durchgeführt worden, dass ausser den beteiligten Persönlichkeiten kein Mensch eine Ahnung davon hatte; selbst das ganze Personal besteht aus lauter Aktionären. Dem Vernehmen nach sollen mehrere allerhöchste Herrschaften, u.a. der Kaiser von Polen, für welche ein eigener, höchst origineller Sicherheitsdienst organisiert wird, um die hier massenhaft herumlaufenden, nicht einmal unter Polizeiaufsicht stehenden Sozi von ihm abzuhalten, den Eröffnungsfeierlichkeiten beiwohnen und hofft die Direktion auch auf zahlreiche Beteiligung seitens des gewöhnlichen Publikums.»[29]

1909 bestätigten die Gemeindebehörden von Eriswil das frühere Initiativkomitee und ergänzten es mit weiteren Mitgliedern aus Eriswil und Huttwil, denn die nun ins Auge genommene Bahnlinie sollte neben dem Anschluss für Eriswil auch dem Ortsverkehr von Huttwil dienen. 1910 lag ein Projekt vor. Die gewählte Schmalspur-Strassenbahn liess die tiefsten Baukosten erwarten und hätte auch Huttwil am besten erschlossen. Vom Kanton wurde jedoch beschieden, ein «Tramway» in Huttwil sei nicht nötig und «werde sich nie rentieren».[30] Schmalspur hatte zudem den Nachteil, dass am Bahnhof Huttwil kein direkter Gleisanschluss möglich war und somit Güter umgeladen werden müssten. Mit Normalspur konnte zudem das Gleis der Huttwil–Wolhusen-Bahn bis zum Bahnübergang an der Luzernstrasse mitbenützt werden, was die Länge des neuen Trassees um rund einen Kilometer auf noch 3,8 Kilometer verkürzte. Zudem waren Elektroanlagen und -motoren damals noch teuer, und die Direktion des Elektrizitätswerks Wynau befürchtete, nicht genügend Strom liefern zu können.[31]

Doch auch mit Dampfbetrieb liessen sich die Kosten nicht genügend senken, sei es mit Normal- oder Schmalsupur. Den Durchbruch brachte erst der Hinweis von Grossrat Gottfried Rufener: Er schlug vor, nach dem Vorbild der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier keine Lokomotiven anzuschaffen, sondern Dampfmotorwagen, die auch Passagiere aufnehmen

konnten, deshalb im Normalbetrieb keine Wagen brauchten und damit günstiger im Betrieb waren. Dieses Projekt reichte das Initiativkomitee am 13. März 1911 zur Konzessionierung an den Bundesrat ein.[32] Der bernische Regierungsrat verlangte eine Erhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft von 312'000 auf 525'000 Franken. Nachdem dieses gezeichnet war, stimmte der Kanton am 7. Mai 1913 einer Beteiligung von 195'000 Franken am Aktienkapital zu.[33] Am 30. Oktober 1914 konnte mit dem Bau begonnen und am 31. August 1915 schliesslich die Einweihung gefeiert werden.[34]

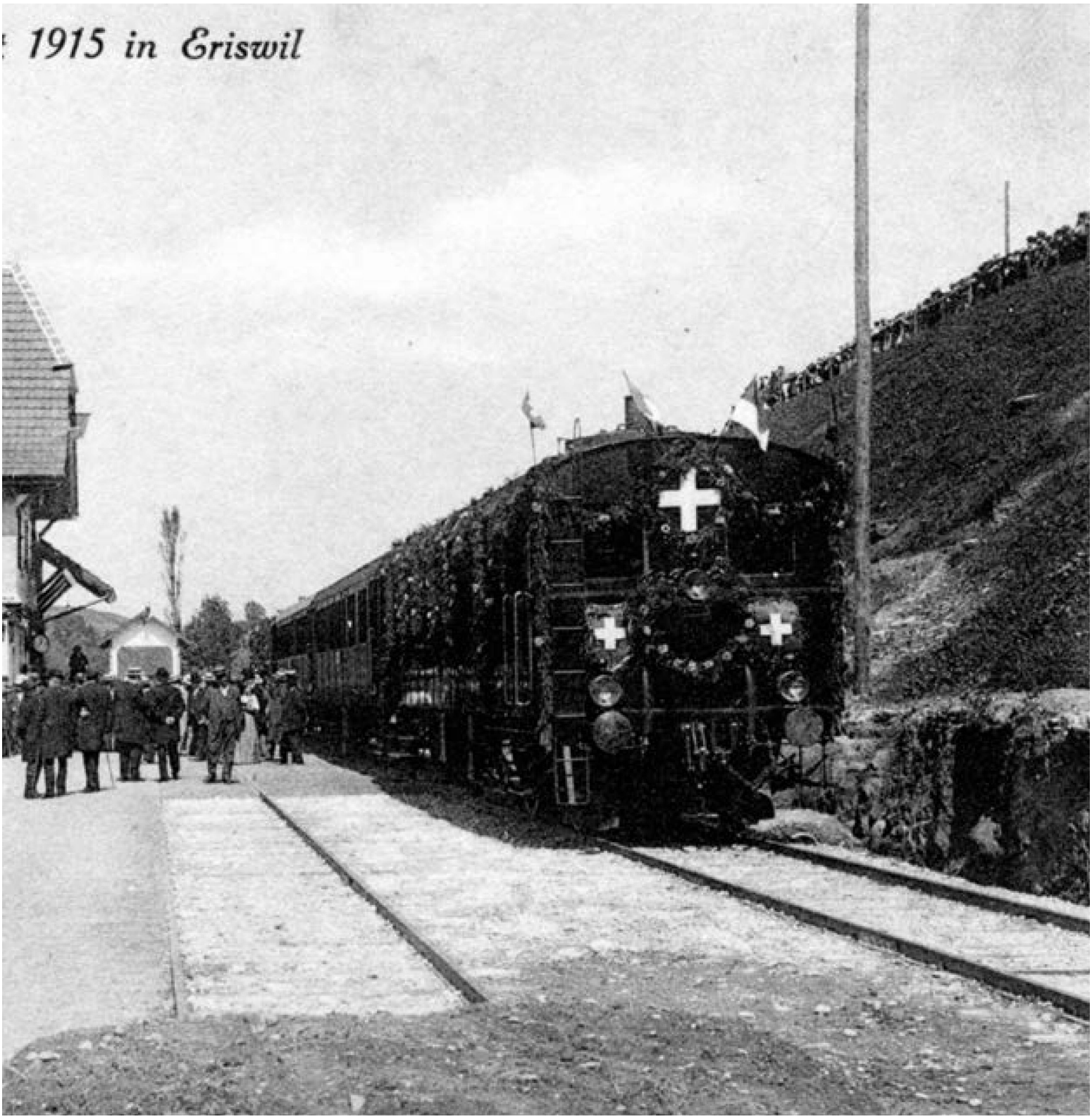
Situationsplan der Linienführung für die Huttwil–Eriswil-Bahn in den Gemeinden Huttwil und Eriswil, 1915.
Staatsarchiv Bern, FI RM 255_02



4. Heimatstil – Der Bahnhof Eriswil

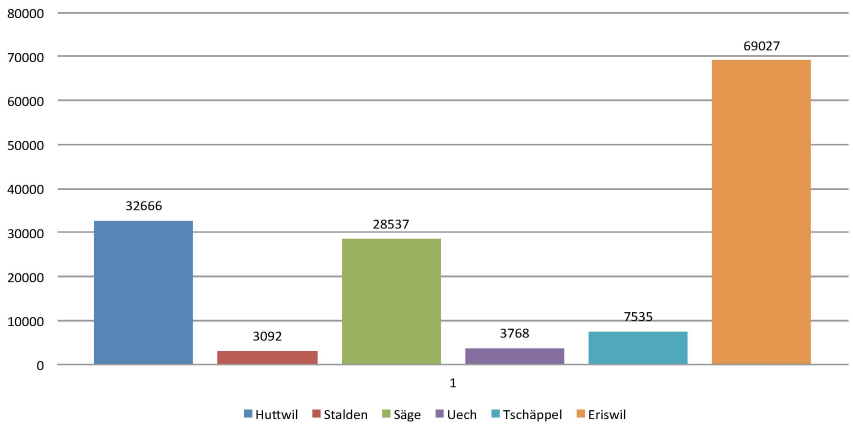
Das 1911 eingereichte Projekt war in Eriswil noch stärker an eine Strassenbahn angelehnt als das schliesslich gebaute. Das Gleis folgte nach der Thanbrücke über die Langeten weiter der Strasse, sollte jedoch so gebaut werden, dass der Verkehr der Fuhrwerke auf der Strasse nicht behindert wurde. Beim Bänihaus sollte es die Strasse überqueren und in den Bahnhof einmünden, der zwischen der Strasse und der Langeten gebaut werden sollte, zum Teil sogar über dem Gewässer. «Wartehalle», Lokomotiv- und Wagenremise sollten auf der gegenüberliegenden Strassenseite gebaut werden.[35] Für die Benützung der Staatsstrasse hatte der Grosse Rat 1911 bereits die Bewilligung erteilt.[36]
Verwirklicht wurde schliesslich eine grosszügigere Anlage, die in der S-Kurve der Hauptstrasse am Fuss des Staldens angelegt wurde. Ausschlaggebend für die Überarbeitung dürfte ein Faktor gewesen sein, auf den bereits der Bezirksingenieur in seiner Stellungnahme zum Strassenbahn-Bahnhof 1910 hingewiesen hatte: Er hätte eine vollständige Korrektur der Strasse nötig gemacht, da diese weder über ein richtiges Steinbett noch eine genügende Entwässerung verfügte. An den Kosten der Korrektur hätte sich die Bahn beteiligen müssen.[37]
Eisenbahnen können Landschaften total umgestalten. Das gilt nicht nur für städtische, sondern auch für ländliche Räume. Eine Bewegung gegen diese Veränderungen war der 1905 gegründete Heimatschutz. Dieser wehrte sich in seinen Anfangsjahren zum Beispiel vehement gegen eine Bahn auf das Matterhorn. Doch er setzte sich nicht nur für die Erhaltung

Postkarte von der Einweihungsfeier der Huttwil–Eriswil-Bahn. Foto: Josef Gschwend, Langenthal, Verlag Geschwister Sommer. Privatbesitz


1915 in Eriswil

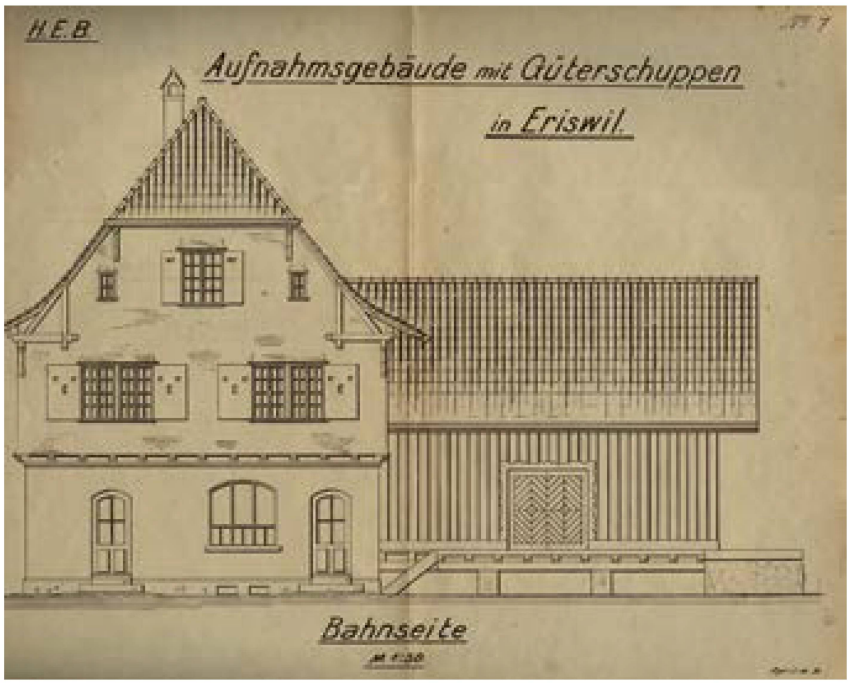
von Natur- und Baudenkmälern ein, sondern auch dafür, dass sich Neubauten in die regionalen Traditionen einfügten. Die Huttwil–Eriswil-Bahn machte keine spektakulären Kunstbauten nötig. Der Bahnhof Eriswil aber wurde zu einem Beispiel des vom Heimatschutz propagierten Heimatstils. Als Vorbild dienten die Stationsgebäude an der Ramsei–Sumiswald–Huttwil-Bahn.[38] Dort hatte der bernische Heimatschutz interveniert. Die kantonale Sektion war 1905, im gleichen Jahr wie der nationale Dachverband gegründet worden. Noch in ihrem Gründungsjahr reichte sie der Direktion der RSHB Pläne für die Bahnhofgebäude ein, die «dem Landescharakter angepasst» waren. Sie stammten von Albert Emil Brändli (1876–1949). Der Architekt war seit 1902 Lehrer am Technikum Burgdorf und hinterliess in der Emmestadt eine grosse Anzahl Bauten im Heimatstil. Als 1912 in Burgdorf eine Regionalgruppe gegründet wurde, gehörte er deren Vorstand an.[39] Brändlis Pläne wurden von der Direktion der RSHB «mit viel Beifall aufgenommen» und fanden «einstimmige Zustimmung». Damit habe die Schweiz, kommentierte der Berner Heimatschutz, «zum ersten Mal in der Schweiz eine Bahn, bei deren Hochbauten das ästhetische Moment ausschlaggebend war.»[40] Das nahm der Madiswiler Pfarrer Heinrich Friedrich Mayü auf, als er im Dezember 1909 im Stadthaus in Huttwil einen Vortrag über «Gedanken eines Laien über die Heimatschutzbewegung» hielt. Die Bahnhöfe der Langenthal–Huttwil-Bahn seien unschön, weil sie nicht in die Landschaft hineinpassten, hielt er fest. «Ungemein malerisch wirken dagegen die nach den Ideen des Heimatschutzes erbauten Stationsgebäude auf der Linie Huttwil–Sumiswald–Ramsei.»[41] Die Pläne für die Hochbauten der Huttwil–Eriswil-Bahn sind nicht signiert. Doch sie atmen unverkennbar den Geist des Heimatstils. Beim Bahnhof Eriswil gilt das nicht nur für das Hauptgebäude, sondern selbst für das Abtrittgebäude mit Werkzeugkämmerchen, das ursprünglich die Einfahrt zum Bahnhofsplatz flankierte. Ganz nüchterner Zweckarchitektur verpflichtet ist einzig die vom Bahnhof zurückversetzte «Remise für 1 Heissdampf-Automobilwagen».[42]

Zwischen Huttwil und Eriswil waren vier Haltestellen angelegt. Allerdings war nur eine davon – Tschäppel – mit einem schützenden Wartehäuschen ausgerüstet. Mit den Haltestellen Stalden, Säge und Uech wurde immerhin den Bedürfnissen des Huttwiler Ortsverkehrs Rechnung getragen, wie dies die Gemeinde bei der Aktienzeichnung verlangt hatte. Stalden und Säge lagen dabei an der Huttwil–Wolhusen-Bahn, wurden aber von dieser nicht bedient.
Die Haltestelle Säge befand sich ursprünglich direkt auf dem Bahnübergang Luzernstrasse. Um die Schranken zu bedienen, hatte die Huttwil–Wolhusen-Bahn dort ein Wärterhäuschen gebaut. Es steht heute noch (Luzernstrasse 27). Für die wartenden Passagiere an der Haltestelle baute die Huttwil-Eriswil-Bahn an dieses ein einfaches Vordach an.[43] Es scheint zu Beginn kein Problem gewesen zu sein, dass der Zug die Strasse längere Zeit blockierte, wenn Passagiere ein- und aussteigen wollten. Und das waren nicht wenige: «Säge» wies nicht nur deutlich grössere Frequenzen auf als das bedeutend besser eingerichtete «Tschäppel». Mit rund gegen 30'000 ausgegebenen Billetten zwischen 1918 und 1926 trug diese Haltestelle fast gleich viel zum Personenverkehr der Huttwil–Eriswil-Bahn bei, wie der Bahnhof Huttwil (vgl. Grafik)[44], ja im Spitzenjahr 1922 erreichte sie mit 3796 Billeten sogar den gleichen Wert.



Ausgegebene Billette an den Stationen der Huttwil–Eriswil-Bahn 1918-1926.
Quelle: Jahresberichte HEB

Ansicht des Bahnhofs Eriswil mit Güterschuppen von der Bahnseite. Staatsarchiv Bern, FI RM 267



Die Eisenbahn stand am Beginn der heutigen Massenmobilität, später wurde sie von den Strassen mit den Autos noch überflügelt. Warum der Bahnübergang Luzernstrasse auch mit der Haltestelle Säge funktionierte, wird klar, wenn man aus der Statistik von 1918 bis 1926 den durchschnittlichen Tageswert ausrechnet: Pro Tag entspricht das fünf Billetten. Zu Problemen führte an der Haltestelle denn auch nicht das Verkehrsaufkommen, sondern menschliche, wohl vor allem männliche Grundbedürfnisse: Die in der Säge auf den Zug Wartenden scheinen ihre vollen Blasen allzu oft am Wärterhäuschen entleert zu haben. Das liest man zwar nirgends schwarz auf weiss in den Quellen, eine im Jahr 1918 ergriffene Massnahme legt das aber nahe: Die Huttwil–Eriswil-Bahn musste ein Pissoir bauen. Und wieder war der Strassenverkehr keine Gefahr: Die Bedürfnisanstalt wurde nämlich auf der gegenüberliegenden Seite der Luzernstrasse gebaut.[45]

Sprüche zur Bahneröffnung im Dorf Eriswil:

Am Stalden (am obern Bogen).
I üsem Dorf geit's lustig,
Mir schüche kener Stütz.
Mir wäbe bravi Rustig
U lisme wullig Mütz.

Für üses Bähnli HEB
Isch hüt e schöne Tag
Vilicht dr schönste, mi wird's de gseh,
Doch dass is kene chlag!

Beim Tanzsaal:
Vorfahre, über d' Weich!
Tät Sumiswald es Gleich
So hätte mir e Ring …
Doch wott's ne nid i … Chopf.

Beim Schulhaus:
Will's nid glängt het zume Ring
So läbi üse Stumpe!
Es grotet vilicht üsne Ching
Chly fräveliger z' pumpe.

6. Enttäuschte Hoffnungen – Die eigenständigen Betriebsjahre

Am 31. August 1915 war in Eriswil fast alles gut: Die Bahn konnte eingeweiht werden, man hatte wieder Anschluss an die Welt gefunden. Der Huttwiler Stationsvorstand Otto Gassler setzte das Motto von der Serviette des Huttwiler Stadthauswirtes denn auch in die erste Zeile des Gedichtes, das er am Eröffnungsbankett vortrug. Der Festzug mit den fast 150 geladenen Gästen wurde in Eriswil von der Musikgesellschaft und Mörserschüssen von den umliegenden Hügeln willkommen geheissen. Die Gäste zogen anschliessend durch das festlich geschmückte und mit Sprüchen dekorierte Dorf bis zum Gasthof Kloster und zurück in den Bären, wo im Saal ein Bankett auf sie wartete, zu dem sie vom Frauenchor unterhalten wurden. «Manchem mag der Abschied über den Stalden schwer gefallen sein», schloss der «Unter-Emmentaler» seine Berichterstattung. Wer zurückblickte, konnte dort am oberen Bogen nochmals die Sprüche lesen, die ihn beim Festzug durchs Dorf begrüsst hatten.

Fünf Zugpaare fuhren künftig pro Tag nach Eriswil, respektive zurück nach Huttwil, ab 1916 konnte auf 16 Fahrten ausgebaut werden. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit betrug 25 km/h, die maximale 30 km/h, womit die Strecke in rund einer Viertelstunde zurückgelegt werden konnte. Zwei Dampfmotorwagen, ein Gepäck- und zwei Güterwagen nannte die Bahn ihr eigen. Die Lokomotiven waren bei der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur (SLM) bestellt worden, die Wagen bei der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen. Ein Stationsvorstand, ein Motorführer, ein Kondukteur, ein Weichenwärter, ein Bahnwärter und ein Ersatzwärter bildeten den Personalbestand.[46]

Doch ganz alles war nicht gut mit der neuen Bahn: Während der Bauzeit war nämlich der Erste Weltkrieg ausgebrochen. Das wirkte sich auf das Unternehmen vor allem dadurch aus, dass Kohle kaum mehr oder nur sehr teuer erhältlich war. Der Tonnenpreis verdreifachte sich 1917 praktisch und erreichte 1918 den Höhepunkt des 7,5-fachen des Ausgangspreises von 1914. Der Bundesrat erliess am 8. September 1917 einen Beschluss zur Kohlenversorgung des Landes. Darin verpflichtete er die Huttwil–Eriswil-Bahn wie alle Bahnen, sich an der AG Kohlenzentrale Basel zu beteiligen. Trotzdem wurde nicht genug Kohle geliefert. Es

musste zu Ersatzbrennstoffen und «Streckmitteln» wie Holz, Torf und Braunkohle gegriffen, und die Zahl der Zugspaare musste wieder auf vier verringert werden.
Dazu kamen die Teuerung und die damit verbundene soziale Not durch die Belastung des Krieges, die schliesslich im Generalstreik vom 12. bis 14. November 1918 gipfelten. Für die Huttwil–Eriswil-Bahn hatten diese vor allem höhere Lohnkosten zu Folge, die mit den Gewerkschaften und Vertretern der Kantone ausgehandelt wurden.[47] Da die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr kriegsbedingt hinter den Erwartungen blieben, schob die Bahngesellschaft ab 1917 einen wachsenden Verlustvortrag vor sich her und musste zudem ein Konto für zu tilgende Verpflichtungen einrichten, weil es den Erneuerungsfonds nicht genügend speisen konnte. Als sich die finanzielle Lage ab 1923 etwas entspannte, trug vor allem die Ausmietung der Motorwagen an andere Bahngesellschaften zur Verbesserung bei. Bereits vor dem Bau hatte der Kanton der Huttwil-Eriswil-Bahn eine Fusion mit der Langenthal–Huttwil-Bahn empfohlen. Ab 1920 strebte diese sie nun selbst an, auf 1927 wurde sie schliesslich vollzogen.[48] Damit war der Fortbestand der Bahnlinie vorderhand gesichert. Wie die anderen Bahnlinien rund um Huttwil wurde sie 1946 elektrifiziert und als Vereinigte Huttwil-Bahnen in eine Betriebsgemeinschaft mit der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn integriert. Wegen einer anstehenden Gleiserneuerung und ungenügender Verkehrserträge wurde der Betrieb jedoch ab 1. Juni 1975 vorerst für einen zweijährigen Versuchsbetrieb und schliesslich am 27./28. Mai 1978 definitiv auf Bus umgestellt.[49] Damit war Eriswil auf Umwegen wieder dort, wo Handelsmann Jakob Gygli mit dem Orion-Versuchsbetrieb 1905 hinwollte: Beim Bus – allerdings mit inzwischen grösseren und technisch ausgereifteren Fahrzeugen und besseren Strassen. Den Eriswilern blieben damit auch Erlebnisse erspart, wie der spätere Bundesrat Philipp Etter von einer Fahrt von Zug nach Menzingen aus seiner Jugendzeit eines schildert: Der Orion-Bus war auf einer vereisten Fläche festgefahren. Die männlichen Fahrgäste entledigten sich ihrer Mäntel und Tschopen und legten sie vor die Räder. Das funktionierte, worauf die edlen Spender, so Philipp Etter, «dem siegreich davongleitenden Wagen nachspringen mussten. Wir hatten ihn wieder in Gang gebracht und fuhren, vor Kälte schlotternd, dem Heimatdorf entgegen.»[50]

Anmerkungen

[1] Jürg Rettenmund: Wie Huttwil zu seiner Bahn kam. Jahrbuch des Oberaargaus 1990, S. 227 ff, hier S. 227. [2] Ebda S. 230. [3] Alfred Schmid: Sieben Generationen Schmid Leinen. Burgdorf 1962, S. 51/52; Erich Gruner: Die Schweizerische Bundesversammlung 1848-1917, S. 224, Historisches Lexikon der Schweiz; Alfred Pernet: Langenthal–Huttwil-Bahn. Denkschrift über die Entstehung und den 50-jährigen Betrieb 1889-1939. Huttwil 1939, Anhang. [4] Gründungsgesellschaft der RSHB an den Verwaltungsrat der EB, 13.1.1903. StAB, FI RM 275.[5] Schweizerisches Bundesblatt 1891, Bd. 2, S. 164-179, Karte in Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Verkehr B47. [6] UE, 11.1.1891. [7] Ebda 1897, Bd. 4, S. 148-158. [8] Der Begriff stammt von Fritz Maibach: «Eisenbahnkrieg im Emmental», Alpenhorn, Sonntagsbeilage zum Emmentaler Blatt, 22.2., 1.3. und 15.3.1969. [9] UE, 19.2.1902. [10] Geschäftsbericht HEB 1916. [11] beide Gutachten in StAB, FI RM 275. [12] Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, 1905, S442/443. [13] Walter Senn, Andreas Zehnder: 50 Jahre Altersheim Eriswil 1931-1981. Separatdruck aus dem Unter-Emmentaler, Huttwil 1981. [14] Finanzierungsvorschlag mit Einlageblatt zur Aktienzeichnung, 18.7. und 27.12.1902, gedrucktes Verzeichnis der Aktionäre vom 16.4.1904, beides in StAB, FI RM 275. [15] Geschäftsbericht LHB 1887/88, S. 11. [16] UE, 25.10.1911. [17] UE, 4.9.1915; zum «neuen Huttwil» vgl. Jürg Rettenmund: Huttwiler Eisenbahnfieberträume. in: Ansichten von der rechten Ordnung. Bern 1991. – Jürg Rettenmund: Das Land am Napf um die Jahrhundertwende. Die Niklaus-Leuenberger-Denkmäler im Emmental und Oberaargau. Jahrbuch des Oberaargaus 1989. [18] Geschäftsbericht HEB 1916. [19] UE, 2.11.1904. [20] Historisches Lexikon der Schweiz HLS, Stichwort Automobil. [21] HLS (wie Anm. 19), Stichwort Orion. [22] Gerhard Oswald: Es begann mit einer Pioniertat. 100 Jahre öffentlicher Agglomerationsverkehr im Kanton Zug. Zug 2004, S. 16-25 und 206. [23] Oswald (wie Anm. 21). [24] UE, 10.5.1905. [25] Ebda. [26] UE, 24.5.1905. [27] Oswald (wie Anm. 21). [28] Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern 1913, S. 247-249. [29] UE 8.3.1908. [30] Tagblatt des Grossen Rates 1911, S. 332. [31]der letzte Hinweis stammt aus einem kurzen Bericht zum 25-jährigen Bestehen der HEB im UE vom 27.8.1940. [32] Konzessionsgesuch, allgemeiner und technischer Bericht vom 13.3.1911 (StAB, FI RM 276), Vortrag der Eisenbahndirektion vom 21.4.1913 (StAB, FI RM 255), denen diese Angaben entnommen sind, in StAB. [33] Antrag in StAB, FI RM 276. [34] Eriswil Dorfgeschichte. Eriswil 2003, S. 90-92. [35] technischer Bericht, wie Anm. 31. [36] Tagblatt des Grossen Rates 1911, S. 332. [37] Stellungnahme vom 5.12.1910, StAB FI RM 276. [38] Otto Schuppli: Die Vereinigten Huttwil-Bahnen. Luzern 1989, S. 20/21. [39] Rafael Andreas Geiser: Die Bauten des Architekten und Lehrers am Burgdorfer Technikum Albert Emil Brändli (1876–1949). in: Burgdorfer Jahrbuch 2014, S. 71-87. [40] «Heimatschutz – Patrimoine» 1905/06, Heft 6, S. 48. [41] «Heimatschutz – Patrimoine» 1910, Heft 1, S. 2-4. [42] Sämtliche Pläne in StAB FI RM 267, Dossier Eriswil. [43] wie Anm. 41. [44] Geschäftsberichte HEB 1918-1926. [45] wie Anm. 41. [46] Geschäftsberichte HEB 1915 und 1916, Vortrag der Eisenbahndirektion (wie Anm. 30). [47] Geschäftsberichte HEB 1917, 1918. [48] Geschäftsberichte HEB 1916-1926. [49] Schuppli, VHB (wie Anm. 37), S. 70. [50] Oswald (wie Anm. 21)