Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 62 (2004)

Artikel: Eisenbahnpionierzeit im Luzerner Hinterland : 1852 bis zur Eröffnung der HWB 1895
Autor: Wechsler, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718694

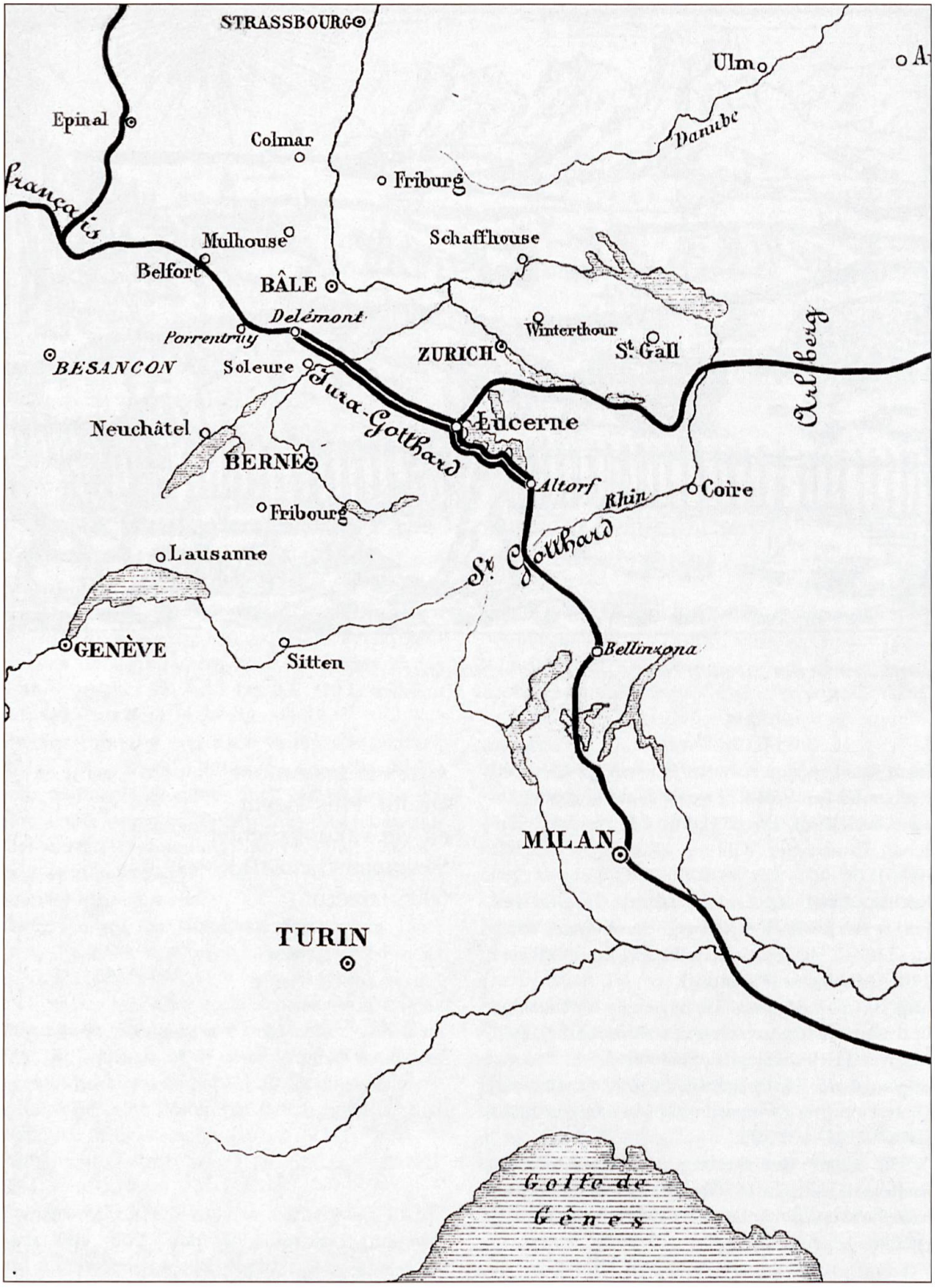
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 22.05.2025

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



Grober Streckenplan der Jura–Gotthard-Bahn aus den frühen Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts. Geplant war, das französische Belfort mit Mailand auf der kürzesten Linie zu verbinden. Das Projekt wurde nicht verwirklicht.

Streckenplan aus dem Staatsarchiv Luzern

Eisenbahnpionierzeit im Luzerner Hinterland

1852 bis zur Eröffnung der HWB 1895

Hans Wechsler

Am 14. November 1852 konzessionierte der Grosse Rat des Kantons Luzern die Linie Basel–Luzern. In dieser Konzession war der ausdrückliche Vorbehalt aufgenommen, dass die Bahn über Willisau und Wolhusen nach Luzern zu führen sei. Gegen dieses Trassee erhob sich aus der Gegend des Sempachersees gewaltige Opposition, welche von den Organen der Schweizerischen Centralbahn (SCB) selbst lebhaft unterstützt wurde. Denselben gelang es, die Trasseefrage nochmals vor den Grossen Rat zu bringen, und dieser beschloss denn auch am 12. November 1853 mit allerdings sehr geringer Majorität (2 Stimmen), die Bahn sei über Sursee nach Luzern zu führen. Von dieser Zeit an strebten die Hinterländer zunächst eine Verbindung mit der Hauptlinie Olten–Luzern an. Eine im Jahr 1860 in Willisau abgehaltene Volksversammlung verlangte, die vom Kanton Luzern an die Ostwestbahn und die Gotthardbahn zu leistenden Subventionen seien an die Bedingung zu knüpfen, dass die betreffende Gesellschaft eine Pferdebahn von Wauwil über Willisau nach Wolhusen zu erstellen habe. (Siehe Hans Marti: Projekt einer Pferdebahn Wolhusen–Willisau–Wauwil/Nebikon in Heimatkunde des Wiggertals, 1992.)

Erste Projekte zum Bahnbau

Erst der Bau der Bern–Luzern-Bahn verlieh den Eisenbahnbestrebungen des Luzerner Hinterlandes neues Leben. Nachdem die Ostwestbahngesellschaft bereits durch den Bau der Linie Bern–Langnau in finanzielle Bedrängnis geraten war, machte man im Unteremmental und Luzerner Hinterland Anstrengungen, die Aufmerksamkeit der Staatsbehörden auf die Fortsetzung der Bahn von Emmenmatt über Sumiswald–Huttwil–Willisau–Wolhusen nach Luzern zu lenken. Zu diesem Zweck fand im Jahre 1866 in Huttwil eine Versammlung statt. Diese wählte ein Initiativkomitee aus Vertretern der ganzen beteiligten Gegend, welches durch Ingenieur Studer in Thun umfangreiche Projekte ausarbeiten liess. Die von anderer Seite mit ebenso viel Energie betriebenen Bestrebungen für die Fortsetzung der Linie durch das Entlebuch trugen den Sieg davon.

Im Jahre 1870 tauchten für die Eisenbahnfreunde des Luzerner Hinterlandes neue Hoffnungen auf, und zwar in Gestalt des Projektes für eine Jura–Gotthard-Bahn. Im ersten Geschäftsbericht der Langenthal–Huttwil-Bahn 1888 (Eröffnung 1889) steht: «Nachdem nach Einverleibung von Elsass-Lothringen in das deutsche Reich die französische Ostbahn die direkte Verbindung mit der Schweiz verloren hatte, glaubte man, dieselbe werde von Belfort aus einen Anschluss durch den bernischen Jura auf der Linie Delle–Delsberg suchen und würde dann eine von letzterer Ortschaft aus in kürzester Linie nach dem Vierwaldstättersee führenden Bahn be-

günstigen. Eine zahlreich besuchte Volksversammlung in Langenthal wählte am 17. Dezember 1871 ein interkantonales Komitee. Dieses Komitee bestellte einen leitenden Ausschuss. Zur Bestreitung der Kosten für die Vorstudien wurden 1250 Gründungsaktien à 20 Franken ausgegeben. Die den Herren Liardet, Oberingenieur der Jurabahnen, O. Zschokke Ingenieur in Aarau, und Studer, Ingenieur in Thun, übertragenen Vorstudien ergaben, dass die im September 1873 von den eidgenössischen Räten konzessionierte Bahnlinie Delsberg–Münster–Klus–Langenthal–Huttwil–Willisau–Wolhusen–Luzern–linkes Seeufer–Altdorf eine Länge von 159,5 Kilometern erhalten und ein Anlagekapital von 43 Millionen Franken erfordern würde. Der um die Mitte der siebziger Jahre eingetretene allgemeine Eisenbahnkrach liess jede Hoffnung auf die Ausführbarkeit dieses Projektes einstweilen schwinden, weshalb das Komitee die Pläne und Akten im Staatsarchiv in Luzern niederlegte und sich im Dezember 1877 auflöste.»

Projekt Schmalspurstrassenbahn Willisau–Nebikon

Von da an schienen alle Hoffnungen für das Zustandekommen einer durchgehenden Hinterländerbahn verschwunden zu sein; Willisau suchte für sich Anschluss an eine Bahn zu bekommen; das nächstliegende war Anschluss an die Schweizerische Centralbahn (SCB) in Nebikon, das billigste eine schmalspurige Strassenbahn. Im Frühjahr 1879 wurde ein aus Delegierten aller beteiligten Gemeinden bestehendes Komitee gebildet, welches mit den Eisenbahnkomitees des Seetals in Verbindung trat. Es wurden Pläne ausgearbeitet und umfangreiche statistische Erhebungen gemacht. Die Bauunternehmung Zschokke & Cie in Aarau legte ein Projekt vor, nach welchem eine Strassenbahn von Nebikon nach Willisau von einem Meter Spurweite mit 350 000 Franken gebaut werden könnte. Der Staat hatte bereits im Jahre 1870 bei Anlass der Subventionierung der Entlebucherbahn einer Hinterländerbahn eine Subvention von 150 000 Franken zugesichert, und es waren die besten Aussichten, dass das Projekt verwirklicht werden sollte. – Nach 1882 erlahmten diese Bestrebungen plötzlich. Gleichzeitig machte sich in der ganzen beteiligten Gegend eine starke Antiphatie gegen eine Schmalspurbahn geltend. Mit der Seetalbahn war der Beweis erbracht, dass man auch normalspurige Strassenbahnen bauen konnte.

Erteilung der Konzession für die Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB)

Unterdessen hat man ebenfalls mit dem Bau billiger Nebenbahnen begonnen. So wurde im Jahr 1887 eine Eisenbahn von Huttwil nach Langenthal mit einem Kostenvoranschlag von rund 85 000 Franken per Kilometer finanziert. Die ur-

Schweizerisches
Post- & Eisenbahndepartement.
Eisenbahn-Abtheilung.

N° 11707.

In der Antwort wolle man die obstehende Nummer angeben.

Bern, den 11. August 1893.

Wir beehren uns, Jhnen mitzutheilen, dass der Bundesrath unterm 4.d.M. den revidirten Statuten der Eisenbahngesellschaft Huttwil-Wolhusen vom 11.Juli 1893 durch nachstehende Schlussnahme seine Genehmigung ertheilt hat:

„ *1.* Den revidirten Statuten der Eisenbahngesellschaft Huttwil-Wolhusen vom 11.Juli 1893 wird, vorbehältlich der gegenwärtigen und künftigen gesetzlichen Vorschriften die Genehmigung ertheilt.

2. Dieser Beschluss ist den Statuten beizudrucken und ein mit den Originalunterschriften versehenes Exemplar derselben im Bundesarchiv niederzulegen.

Da es sich bei dieser Revision lediglich um Berücksichtigung der hierseits anlässlich der ersten Statutenvorlage gemachten Vorbehalte handelte, wurde von einer vorgängigen Mittheilung zur Vernehmlassung an Sie abgesehen.

Wir haben die Gesellschaft eingeladen, Jhnen nach Beidruck des Genehmigungsbeschlusses 2 Exemplare der revidirten Statuten direkte zuzustellen.

Post- & Eisenbahndepartement
Eisenbahn-Abtheilung

Zemp

Am 11. August 1893 wurden durch das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement die revidierten Statuten der Eisenbahngesellschaft Huttwil–Wolhusen genehmigt. Genehmigungsschreiben mit der Unterschrift von Bundesrat Joseph Zemp.

sprüngliche Idee, dass eine das ganze Hinterland durchziehende, normalspurige Bahn mit eigenem Trassee das einzige Richtige sei, kam nach und nach wieder zur Geltung. Nachdem die Langenthal–Huttwil-Bahn am 1. November 1889 den Betrieb eröffnet hatte, trat bereits am 9. März 1890 eine Versammlung von Vertrauensmännern zusammen, welche einstimmig für eine energische Wiederaufnahme der Eisenbahnbestrebungen votierte und einen fünfgliedrigen Ausschuss bestellte, welcher eine grössere Versammlung auf den 16. November 1890 einberief. Es wurde ein Komitee bestellt aus den Herren:

Nationalrat Hochstrasser, Willlisau
Grossrat Huber, Willisau
Kreisförster Arnold, Willisau
Grossrat Korner, Willisau
Grossrat Huber, Zell
Grossrat Hegi, Zell
Alt-Grossrat Steiner, Alberswil
Alt-Friedensrichter Kunz, Hergiswil
Gemeindeschreiber Egli, Wolhusen
Ziegelfabrikant Egger, Nebikon

Das Präsidium wurde Nationalrat Hochstrasser übertragen. Es wurde beschlossen, unverzüglich die Konzession für eine normalspurige Bahn von Huttwil nach Wolhusen auszuwirken. Die daherigen von LHB-Direktor Morgenthaler in Huttwil ausgeführten Vorlagen wurden vom Initiativkomitee am 20. Januar 1891 entgegengenommen. Am 13. März fand die konferenzielle Verhandlung mit dem Eisenbahndepartement statt, und unterm 10. April 1891 wurde dem Initiativkomitee zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft die gewünschte Konzession erteilt.
Inzwischen wurde sowohl im Hinterland als auch bei den auswärtigen Interessenten für das nun allein als richtig anerkannte Projekt eifrig Propaganda gemacht. Von den daherigen Aktionen sei eine am 12. Januar 1891 von 74 Personen aus Willisau und Umgebung ausgeführte Schlittenfahrt nach Huttwil sowie Konferenzen mit den Verwaltungen der Langenthal–Huttwil-Bahn und der Jura–Simplon-Bahn erwähnt. Am 26. April 1891 fand in Huttwil eine Konferenz mit 41 Vertretern aus dem Luzerner Hinterland, der Langenthal–Huttwil-Bahn, von Huttwil, Herzogenbuchsee, Solothurn und Münster statt, in welcher die gemeinsamen Interessen einer neuen Jura–Gotthard-Linie besprochen wurden. Man kam zum Schluss, dass jede Sektion für sich vorgehen müsse. Jedoch wurde zur Wahrung gemeinsamer Interessen ein interkantonales Komitee gewählt, welches nachher leider nie mehr besammelt wurde.

Finanzierung des Projektes HWB

Der der Konzessionsvorlage für die Huttwil–Wolhusen-Bahn beigegebene summarische Kostenvoranschlag veranschlagte die Baukosten zu 100 000 Franken pro

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Huttwil nach Wohlhusen.

(Vom 10. April 1891.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Eingabe des Eisenbahnkomites von Willisau und Umgebung, vom 20./24. Januar 1891;
2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 26. März 1891,

beschließt:

Den Herren C. Hochstraßer, Nationalrath, Präsident, und Joseph Arnold, Kreisförster, Aktuar, beide in Willisau, handelnd Namens eines Initiativkomites, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Huttwil nach Wohlhusen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Willisau.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschrifts-

Der Bundesbeschluss betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Huttwil nach Wolhusen umfasste 28 Artikel. Die Abbildung zeigt die Frontseite des sieben Seiten umfassenden Dokuments.

Kilometer oder im ganzen auf 2,5 Millionen Franken. Das Komitee glaubte, diese Summe auf 2,7 Millionen Franken erhöhen zu müssen, wovon 1,8 Millionen Franken durch Aktien und 900 000 Franken durch Aufnahme einer Obligationen-Anleihe gedeckt werden sollten. Für die Beschaffung des Aktienkapitals wurde folgende Kostenverteilung aufgestellt:

Bernische Interessenten	Fr. 300 000.–
Luzern, Staatsbeteiligung	Fr. 1 000 000.–
Elf Gemeinden des Hinterlandes	Fr. 415 000.–
Private	Fr. 85 000.–
Zusammen	Fr. 1 800 000.–

Am 18. Mai 1891 wurde das Gesuch an den Grossen Rat des Kantons Luzern für eine staatliche Aktienbeteiligung von einer Million Franken vom Eisenbahnkomitee eingereicht.

Dieses Finanzprogramm wurde im Juli 1891 in einer gedruckten Broschüre in sämtlichen Interessentenkreisen verbreitet, und das Komitee inszenierte gleichzeitig eine sehr intensive Agitation für die Beibringung der Aktiensubskriptionsscheine. Die gewaltige Arbeit, die da bewältigt werden musste, brachte manche unangenehme Überraschung, führte aber trotzdem verhältnismässig rasch zum angestrebten Ziel. Der Kanton Bern übernahm gemäss seinem Subventionsdekret vom 5. Juli 1891 eine Aktienbeteiligung von 160 000 Franken. Beim Direktionspräsidenten der Jura–Simplon-Bahn fand man wohlwollendes Entgegenkommen, und trotz anfänglich gegenteiligen Berichten unterstützte die Verwaltung der genannten Bahn das Unternehmen durch eine Aktienübernahme im Betrage von 100 000 Franken. Der Grosse Rat des Kantons Luzern hatte durch den Regierungsrat sowohl wie durch eine Spezialkommission die Grundlagen einer sehr eingehenden Prüfung unterworfen. Man fand, es sei beim Bau einstweilen auf grossen Transitverkehr nicht Rücksicht zu nehmen, das heisst, die Bahn sei nach den beim Bau der Langenthal–Huttwil-Bahn zur Verwendung gekommenen Normalien auszuführen. Daher genüge ein Baukapital von 2,3 Millionen Franken. Um die Aussichten auf die Prosperität des Unternehmens zu vermehren, wurde verlangt, dass diese Reduktion des Kostenvoranschlages um 400 000 Franken auf dem Obligationenkapital abgeschrieben werden soll.

Aktienzeichnung für die HWB und erste Generalversammlung

Am 2. Dezember 1891 verkündeten Freudenschüsse im Hinterland, dass der Grosse Rat dem Gesuche des Komitees um Übernahme einer Aktienbeteiligung von einer Million Franken entsprochen habe. Der daherige, für den Grossen Rat wie für die vorberatenden Behörden gleich ehrende fünfteilige Beschluss lautete:

Gesuch

an den

h. Großen Rath des Kantons Luzern,

um Bewilligung

einer staatlichen Aktienbetheiligung an dem projektirten

Eisenbahn-Unternehmen

Huttwil-Wolhusen

im Betrage von

1 Million Franken.

Eisenbahn-Comité
von
Willisau u. Umgebung

Am 18. Mai 1891 wurde das Gesuch an den Grossen Rat des Kantons Luzern für eine staatliche Aktienbeteiligung von einer Million Franken vom Eisenbahnkomitee Willisau und Umgebung eingereicht.

Dampflokomotive E 3/3 Nr. 1 mit dem Bauzug vor der Station Menznau.

1. *Der Kanton Luzern beteiligt sich bei dem Eisenbahnunternehmen Huttwil–Wolhusen mit Übernahme von Aktien im Betrage von einer Million Franken unter der Bedingung, dass die Konzessionsinhaber einen Betrag von wenigstens 800 000 Franken in Aktien von Interessenten aufbringen.*
2. *Diese Zusicherung wird erteilt den gegenwärtigen Konzessionsinhabern für sich und zuhanden derjenigen Gesellschaft, die sich darüber ausweist, dass das nötige Kapital für eine betriebsfähige Herstellung der Bahn beigebracht und der künftige Bahnbetrieb gesichert ist.*
3. *Diese Zusicherung wird an sieben Punkte enthaltene Bedingungen geknüpft.*
4. *Der Regierungsrat wird ermächtigt, zur Deckung der Aktienbeteiligung ein Anleihen in Betrag von einer Million Franken aufzunehmen.*
5. *Gegenwärtiges Dekret ist dem Regierungsrat zur Bekanntmachung und vorbehältlich einer allfälligen Volksabstimmung zur Vollziehung mitzuteilen und urschriftlich ins Staatsarchiv niederzulegen.*

Infolge des Grossratsbeschlusses konnte zur Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes geschritten werden. Bei den nun folgenden einleitenden technischen Vorarbeiten fand das Komitee tatkräftige Unterstützung durch Regierungsrat Fellmann in Luzern, Rigibahndirektor Segesser in Vitznau, Grossrat Theodor Bell in Kriens und Baudirektor Stirnimann in Luzern. Der erste Schritt war

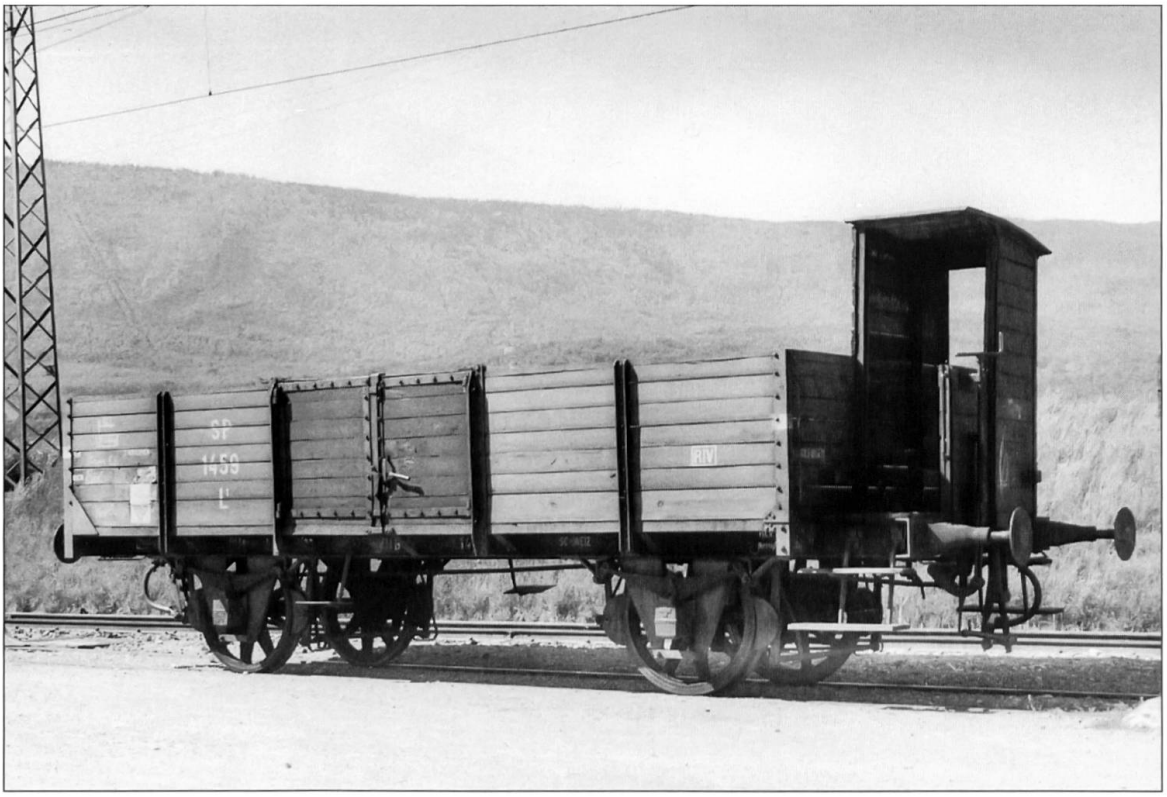
Motorlokomotive Ed 2/2 Nr. 1, ein Mittelding zwischen Lokomotive und Triebwagen.
Foto: Bernhardt, Huttwil

die Aufnahme der Katasterpläne. Die daherigen Arbeiten wurden Kreisförster Arnold in Willisau übertragen und bereits im Frühjahr 1892 ausgeführt.
Im Juli wurde ein technisches Büro, vorläufig in Huttwil, eingerichtet. Dasselbe wurde der Leitung von Direktor Morgenthaler unterstellt, welcher den Auftrag erhielt, mit aller Energie auf die Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes, die Einleitung der Verhandlungen für die Beschaffung des Rollmaterials und Aufstellung eines definitiven Kostenvoranschlages hinzuwirken.
Am 5. Dezember 1892 konnte die erste Versammlung der Aktienzeichner einberufen werden. Dieselbe genehmigten den vom Komitee vorgelegte Statutenentwurf und wählten einen provisorischen leitenden Ausschuss von neun Mitgliedern.

Am 29. März 1893 fand die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre statt, in welcher konstatiert werden konnte, dass von einem Aktienkapital von 1 837 000 Franken die erste Einzahlung geleistet worden sei. Unter den 14 bahninteressierten Gemeinden zeichneten auch Langenthal und Luzern Aktienkapital. Der Kanton Bern 160 000 Franken, der Kanton Luzern eine Million Franken, die Jura–Simplon-Bahn 100 000 Franken sowie Private und Auswärtige 143 000 Franken, sodass das geforderte Aktienkapital zustande kam.

Bestellen des Verwaltungsrates und der Direktion

An der nämlichen Versammlung wurde ein zwölfköpfiger Verwaltungsrat aus den Gemeinden des Einzugsgebietes,



Der offene Güterwagen L 1 1459 SP (Schweizerische Privatbahnen) kam später als gleicher Typ zur HWB mit der Bezeichnung LR 1 354. *Foto: Peter Willen, Bern*

ferner zwei Vertreter vom Regierungsrat des Kantons Luzern, einer vom Regierungsrat des Kantons Bern und einer von der Direktion der Jura–Simplon-Bahn gewählt. Als Präsident amtete Grossrat Huber-Kronenberg, Willisau. Als Vizepräsident Amtsstatthalter Korner, Willisau, und als Sekretär Kreisförster Arnold, Willisau. Die Direktion bestand aus Präsident, Direktor Morgenthaler, (LHB) Huttwil, Vizepräsident, Nationalrat Hochstrasser, Willisau, und Mitglied, Regierungsrat Fellmann, Luzern.

Genehmigung der Statuten

Das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement, dessen Vorsteher der Entlebucher Bundesrat Joseph Zemp (1891–1908) war, genehmigte die revidierten Statuten am 11. August 1893.

Planauflage und Offerteneinholung

Auf die öffentliche Planauflage folgten 19 Offerten, worunter die billigste Berücksichtigung fand und an die Unternehmergesellschaft Ingenieur Galli & Cie in Willisau mit 12,5 Prozent Abgebot für sämtliche Unterbau- und Hochbauarbeiten sowie das Legen des Oberbaues und die Schwellenlieferung vergeben wurde. Die Gesellschaft bestand aus Giovanni Galli, Ingenieur in Göschenen, Wilhelm Buchser, Josef Broggi und Giovanni Bianchi, Unternehmer der Klausenstrasse in Amsteg. Mit der Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker-Eisenhütten-AG in Burbach wurde der Liefervertrag für 1300 bis 1450 Tonnen Stahlschienen zum Preise von 120 Franken per Tonne abgeschlossen. Ferner wurden

Ein Personenwagen des Typs C 2 der VHB. Den gleichen Typ verwendete schon die Huttwil–Wolhusen-Bahn.

Bauverträge mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die Lieferung von zwei Lokomotiven zum Stückpreis von 36025 Franken; der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen für fünf Personenwagen, zwei Gepäckwagen, vier Eilgutwagen und 36 Güterwagen; der Theodor Bell & Cie in Kriens für die eisernen Brückenkonstruktionen und der Maschinenfabrik Bern für sämtliche Weichen abgeschlossen. Das technische Büro für die Bauleitung wurde nach Willisau verlegt und als Chef desselben wurde Ingenieur Ritz von Bibern gewählt. Mit der LHB wurde ein Vertrag über Vereinigung der Verwaltungsstellen abgeschlossen.

In der Direktion fand ein Personalwechsel statt, indem der für die Bauperiode gewählte Direktionspräsident Morgenthaler in Huttwil glaubte, dass nach der Eröffnung der HWB seine Stellung bei der Verwaltung mit seiner Stellung als Betriebsdirektor der LHB nicht mehr vereinbar sei und deshalb seine Entlassung verlangte. Für ihn wurde Nationalrat Hochstrasser, Willisau, und an dessen Platz als Vizepräsident der Direktion der Luzerner Regierungsrat Schobinger gewählt.

Bauausführung und Beschaffung des Rollmaterials

Die Generalunternehmung Ingenieur Galli & Cie in Willisau, welche laut Verträgen die Bauarbeiten so zu fördern hatte, dass die Eröffnung des Betriebes am 1. März 1895 hätte stattfinden können, blieb mit ihren Arbeiten im Rückstand, ja stellte dieselben im Frühjahr

wegen Übernahme anderweitiger Verpflichtungen nahezu ein, so dass die Vollendungsarbeiten grösstenteils von anderen Bauunternehmen ausgeführt werden mussten.
Die am 19./20. April 1895 stattgefundene kontradiktorische Vermessung der Linie hatte ergeben, dass die HWB eine Baulänge (von Eigentumsgrenze Bahnhof Huttwil bis Eigentumsgrenze Bahnhof Wolhusen) von 24 801 Meter und eine Betriebslänge (von Mitte Aufnahmegebäude Huttwil bis Mitte Aufnahmegebäude Wolhusen) von 25 268 Metern aufwies.
Nachdem die Beschaffung des Rollmaterials sowie die Ausrüstung der Stationen, die Erstellung des Bahnabschlusses, der Telegraphenlinie usw. rechtzeitig stattgefunden hatte, war die Bahn, allerdings vorläufig mit einem provisorischen Anschluss an die Jura–Simplon-Bahn in Wolhusen soweit vollendet, dass am 1. Mai 1895 die Vorkollaudation und am 4. Mai die amtliche Kollaudation stattfinden konnte.

Eröffnung der Linie Huttwil–Wolhusen

Am 7. Mai 1895 fand bei prachtvollem Wetter die offizielle Eröffnung statt, an welcher Vertreter der Regierungen der Kantone Luzern und Bern, der Bezirks- und Gemeindebehörden, der benachbarten Bahnverwaltungen, der Presse sowie zahlreiche sonstige Eingeladene teilnahmen. Der offizielle Festzug ging von Huttwil aus, nachdem die Feier dort bereits durch ein vom Gemeinderat Huttwil gespendetes Gabelfrühstück eröffnet worden war. Nachdem die ganze neue Linie unter den auf allen Stationen angenehmen «Hindernissen» abgefahren und die Rückfahrt bis Willisau ausgeführt war, folgte ein sehr schön arrangierter Festzug durch die Stadt mit offiziellen Ansprachen auf dem Kirchplatz sowie nachher belebte Bankette im Hotel Mohren und im neuerbauten Bahnhofrestaurant. Auch der 8. Mai war noch der sich allgemein kundgebenden Freude über das neue Verkehrsmittel gewidmet, indem mit zwei Zügen eine freie Fahrt für die Aktionäre und ihre Angehörigen ausgeführt wurde.

Die Eröffnung des regelmässigen Betriebes fand mit Einwilligung des Bundesrates am Mittwoch, dem 9. Mai, statt. Das rechtzeitig angestellte Betriebspersonal war, soweit dies als notwendig erachtet wurde, auf die verschiedenen Stationen der LHB in die Lehre gegeben worden. Auf den 15. April wurden sämtliche Angestellte auf ihre definitiven Dienststellen versetzt und gemäss Betriebsvertrag der Betriebsleitung der LHB unterstellt.

Für den Personentransport wurden die Grundtaxen per Kilometer vom Verwaltungsrat in Übereinstimmung mit der LHB wie folgt festgesetzt:

a) Einfache Fahrt:
   2. Klasse 10 Rappen
   3. Klasse 6 Rappen
b) Hin- und Rückfahrt:
   2. Klasse 16 Rappen
   3. Klasse 9,6 Rappen

Die Gepäcktaxe betrug fünf Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer, im Minimum 30 Rappen. Für die Grundtaxen des Güterverkehrs wurde das für die schweizerischen, im gegenseitigen direkten Verkehr stehenden Bahnen allgemein gültige Normal-Taxschema adaptiert. Die Erstellung der Tarife wurde dem Betriebschef der LHB übertragen. Mit der Eröffnung am 9. Mai traten die internen Tarife mit der LHB in Kraft. Im Laufe des Betriebsjahres gelangten die sämtlichen allgemeinen direkten Tarife mit den übrigen schweizerischen Normalbahnen zur Einführung. Am 15. Mai ist für den internen Verkehr der Tarif für Sonntagsbillette mit 20 Prozent Rabatt auf den Taxen der gewöhnlichen Retourbillette in Kraft getreten. Am 1. Oktober erhielt der Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement mit halben Billetten auch für die Linie Langenthal–Wolhusen Gültigkeit.

Der Personalbestand auf Ende 1895 betrug für die Strecke Langenthal–Wolhusen 95 Beamte und Angestellte. Mit Inkrafttreten des Betriebsvertrages mit der LHB fand der Beitritt der Angestellten zur Dienstalterskasse (heute Pensionskasse) der LHB statt.

Bestrebungen für weitere Bahnbauten

Im Jahr 1899 tauchten weitere Streckenverknüpfungspläne für eine Sursee–Willisau-Bahn und eine Suhrentalbahn auf. Die Verwaltung verfolgte mit Interesse die Bestrebungen der genannten Komitees. Unter Voraussetzung, dass eine durchgehende, normalspurige Eisenbahn Sursee–Entfelden erstellt werden sollte, dürfte eine Querverbindung Willisau–Sursee insoweit im Interesse der HWB gelegen haben, dass dadurch die Strecke Willisau–Wolhusen eine erhebliche Verkehrszunahme aufgewiesen hätte. Die meisten Ortschaften des luzernischen Hinterlandes, wie auch das Entlebuch und Malters, empfanden eine bessere Verbindung mit dem untern Teil des Amtes Willisau und besonders mit Olten, Aarau und Basel als besonderes Bedürfnis. Es bestand die Hoffnung, dass diese Frage früher oder später gelöst werden würde. Die Verwaltung der HWB wollte der Angelegenheit auch für die Zukunft die volle Aufmerksamkeit schenken.

Adresse des Autors:
Hans Wechsler
Gartenweg 4
6030 Ebikon