

## Die Geschichte der Sursee–Triengen-Bahn

**Am 23. November 1912 nahm die Sursee–Triengen-Bahn (ST) den Betrieb auf. Sie ist eine der ungewöhnlichsten Bahnen der Schweiz, blieb sie doch bis heute eine Stichbahn von lediglich knapp neun Kilometern Länge, die nie elektrifiziert wurde. Dass die ST so lange überlebt hat, grenzt beinahe an ein Wunder. Nachdem sie 1971 den Personenverkehr mit Getöse an den Bus abtreten musste, ist heute dessen Wiederaufnahme auf der Schiene als Teil der S-Bahn Luzern ein Thema.**

Das luzernische Surental und das aargauische Suhrental sind durch drei verschiedene öffentliche Verkehrsträger erschlossen: die Schmalspurbahn von Aarau nach Schöftland, den Autobusbetrieb von Sursee nach Schöftland und die normalspurige Sursee–Triengen-Bahn, auf welcher Güterverkehr abgewickelt wird und nostalgische Dampfzüge verkehren. Diese eigenartige Dreigeteiltheit dokumentiert die wechselvolle Entstehungsgeschichte der öffentlichen Verkehrserschliessung in diesem Tal und zeigt wie kaum ein anderes Beispiel auf, wie stark die Eisenbahnpolitik von Kantönligkeit und Lokalinteressen geprägt war.

Schon beim Bau der ersten Bahnlinie durch den Kanton Luzern von Olten nach Emmenbrücke spekulierten die Surentaler auf eine Linienführung durch ihre Gegend. Als aber die Schweizerische Centralbahn der Variante über Zofingen–Dagmersellen–Sursee–Neuenkirch–Rothenburg den Vorzug gab, machte man sich sowohl in Aarau als auch in Luzern Gedanken über eine Nebenbahn als durchgehende Verbindung zwischen Aarau und Sursee. Laut Eisenbahngesetz befanden sich damals die Eisenbahnhoheit und das damit verbundene Recht zur Konzessionserteilung bei den Kantonen. Daher verwundert es nicht, dass die Bemühungen oft an den Kantonsgrenzen scheiterten. Einmal fehlte das Geld, ein andermal schieden sich die Geister an der Spurweite. Ein Eisenbahnkomitee des Suhrentals erhielt am 30. November 1872 vom Grossen Rat des Kantons Aargau die erste Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn bis an die Luzerner Kantonsgrenze. Doch die luzernischen Gemeinden und die Centralbahn wehrten sich gegen das Projekt. Zu Beginn der 1890er-Jahre wurden wieder vermehrt Stimmen zugunsten der Surentalbahn laut. Ein neues Eisenbahnkomitee erhielt vom Bund am 29. Juni 1893 die Konzession einer Normalspurbahn von Suhr, eventuell auch Entfelden oder Kölliken, über Schöftland nach Sursee. Auch dieses Projekt wurde nicht ausgeführt, weil über die Finanzierung keine Einigung zustande kam.

1896 entfachte sich im Aargau ein erbitterter Streit zwischen den Anhängern einer normalspurigen Strassenbahn Aarau–Schöftland und den Befürwortern der schmalspurigen Variante, den letztere für sich entscheiden konnten: Der Bau der schmalspurigen Aarau–Schöftland-Bahn wurde beschlossen und vom Kanton Aargau durch eine Subvention von 150'000 Franken unterstützt. Man kann sich leicht vorstellen, dass die luzernischen Gemeinden davon alles andere als begeistert waren. Die Fronten verhärteten sich zusehends. Immer mehr kamen neben sachlichen Argumenten auch emotional geprägte Reden ins Spiel. Es fielen Worte wie «Heimatliebe» oder «oberer Talgeist». In dieser Situation veranstaltete das Talkomitee auf den 18. Juni 1899 eine grössere Volksversammlung in Moosleerau zur Besprechung der neuen Lage der durchgehenden normalspurigen Surentalbahn. Die Redner verstanden es, die grosse wirtschaftliche Bedeutung einer Normalbahn klar vor Augen zu führen, so dass die Versammlung geschlossen der Resolution für den Bau einer von Sursee nach Oberentfelden führenden Normalspurbahn zustimmte. Als diese jedoch auch keine Wirkung zeitigte, wurde ein letzter Versuch unternommen, wenigstens die Schmalspurbahn bis nach Sursee zu führen. Doch alles Bestreben der Luzerner half nichts: Ende 1900 begannen die Aargauer mit dem Bau der Schmalspurlinie Aarau–Schöftland, die schon am 19. November 1901 eröffnet werden konnte.

Die Luzerner Talschaft wollte indessen nicht aufgeben: Im März 1904 ersuchte man um eine neue Konzession für die Strecke Sursee–Schöffland. Am 19. Dezember wurde dem Begehren mit der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn entsprochen, doch einmal mehr konnte in den grundsätzlichen Fragen keine Einigung erzielt werden, weshalb auch die Finanzierung nicht zustande kam. Während der Auseinandersetzungen um das Schöffland–Sursee-Projekt trat, namentlich in der Gemeinde Triengen, wiederum der Plan einer Normalspurbahn in den Vordergrund. Man glaubte nun plötzlich, vorerst die für den Bau kostspielige, aber infolge der geringen Bevölkerungsdichte für den Betrieb wenig einträgliche Strecke von Triengen bis Schöffland fallen lassen zu können. Es wurde ein Komitee mit Vertretern des Kantons Luzern und aller interessierter Gemeinden gegründet. Vorerst galt es, einen erfahrenen Bauingenieur zu finden. Gestützt auf zuverlässige Informationen trat man mit Ingenieur Johann Keller aus Zürich in Verbindung. Nach verschiedenen Besprechungen und Beratungen übertrug das Komitee Ingenieur Keller alle für die Konzessionserwerbung notwendigen Projektarbeiten wie Vermessungen und Kostenberechnungen. Der von ihm errechnete Kostenvoranschlag lautete auf rund eine Million Franken. Nachdem alle notwendigen Arbeiten für die Einreichung eines Konzessionsgesuches getan waren, beschloss das Komitee dessen Eingabe an die zuständigen Bundesbehörden, welche am 22. Februar 1906 vonstatten ging.

In der Folge wurde ein erbitterter Kampf um das Projekt der normalspurigen Sursee–Triengen-Bahn und dasjenige der schmalspurigen Sursee–Schöffland-Bahn, für welche die Konzession aus dem Jahre 1904 ja bereits vorlag, ausgefochten: Die Regierung des Kantons Aargau und die aargauischen Gemeinden unterstützten die Sursee–Schöffland-Bahn, während der Kanton Luzern und die interessierten luzernischen Gemeinden entschieden für die Normalspurbahn von Sursee nach Triengen eintraten. An einer Konferenz vom 22. März 1907 unternahm das eidgenössische Eisenbahndepartement, nachdem es früher schon erfolglos vermittelt hatte, einen letzten Versuch, die Bahnbestrebungen im mittleren Surental zu einer rationellen Lösung zu führen. Es führte aus, dass, nachdem die schmalspurige Aarau–Schöffland-Bahn bereits in Betrieb sei, auch die Fortsetzung bis Sursee schmalspurig erstellt werden sollte. Auch die Möglichkeit des Einbaus einer dritten Schiene zwischen Sursee und Triengen, also der Erstellung eines Trassees für Normal- und Schmalspur, stand zur Debatte. Eine Einigung kam jedoch auch hier nicht zustande. So erteilte die Bundesversammlung dem Normalspurkomitee am 18. Juni 1908 die Konzession – allerdings nur unter der Voraussetzung, dass für das Projekt Sursee–Schöffland bis zur verlängerten Frist (1. Januar 1910) der Finanzierungsausweis nicht zu erbringen sei. Dies gelang den Schmalspurverfechtern denn auch in der Tat nicht, so dass dem Bau der normalspurigen Sursee–Triengen-Bahn (ST) nichts mehr im Wege stand.

### **Nach dem Konkurs die euphorische Eröffnung**

Für den Bau der ST war ein Finanzierungsplan ausgearbeitet und anhand von Steuerkapital, Einwohnerzahl und Interesse an der Bahn für den Kanton und jede Gemeinde die Subvention errechnet worden. Nach langem Hin und Her wurde von allen Gemeinden zusammen ein Aktienkapital von 303'500 Franken, vom Kanton Luzern ein solches von 421'000 Franken und von Privaten ein Anteil von 100'000 Franken gezeichnet, so dass im Ganzen 824'500 Franken zur Verfügung standen. Zur Erteilung der eidgenössischen Baubewilligung fehlte aber noch ein Betrag von rund 80'000 Franken, und es war ausserordentlich schwierig, im Tal das Fehlende aufzubringen. So kam das Initiativkomitee auf den Gedanken, eine Bahnbauunternehmung zu suchen, welche mit dem Bau der Bahn auch noch das fehlende Aktienkapital zu übernehmen bereit war. Ingenieur Keller empfahl dem Komitee die Bahnindustrie AG Hannover, so dass eine Bauleitung, an deren Spitze der kantonale Baudirektor stand, aufgestellt und mit der deutschen Firma ein Bauvertrag abgeschlossen werden konnte.

Am 3. Mai 1911 konnte in Sursee und am 15. Mai 1911 in Triengen mit dem Bahnbau begonnen werden. Laut Vertrag hatte die Bahnindustrie AG das gesamte Werk inklusive Lieferung des Rollmaterials für 720'000 Franken zu erstellen. Die Bauzeit wurde auf ein Jahr festgesetzt. Anfänglich schienen die Arbeiten gute Fortschritte zu machen, doch zeigte sich bald, dass die Firma aus Hannover den an sie gestellten Anforderungen besonders in finanzieller Hinsicht nicht gewachsen war. Während der Bauzeit musste sie sogar Konkurs anmelden. Dies hatte zur Folge, dass zwischen der ST und der Baufirma schwere Differenzen entstanden, so dass es des öfters zu teilweisen oder gar gänzlichen Arbeitseinstellungen kam. Demzufolge konnte die vorgegebene Bauzeit natürlich nicht eingehalten werden. Die Bahnindustrie AG musste entlastet werden, indem die Erstellung der Hochbauten dem kantonalen Baudepartement übertragen wurde und die ST immer mehr Bauarbeiten in eigener Regie ausführte.

Am 23. November 1912 konnte der Bahnbetrieb endlich aufgenommen und die Bahn eine Woche später in einer feierlichen Zeremonie eingeweiht werden. An diesem schönen Novembersamstag erwartete die Bevölkerung sehnsüchtig den mit Herbstblumen und Kränzen geschmückten Zug, welcher vollbesetzt mit Ehrengästen auf den Stationen der ST, auch unterwegs in Geuensee und Büron, mit Gesang und Musik begrüsst wurde. Bei der Einfahrt in den Sackbahnhof Triengen donnerten sogar Böllerschüsse als Willkommensgrüsse. Im Verlauf des Festbankettes kündeten nicht weniger als 15 Reden (oder 1 2/3 pro Streckenkilometer) euphorisch von der wirtschaftlichen Blüte, die nun dank der Bahn im Surental Einzug halten werde ...

Die ST nahm ihren Betrieb mit verhältnismässig bescheidenem Rollmaterial auf. Es standen ihr die beiden durch Henschel in Kassel erbauten Nassdampflok E 2/2 1 und 2 – die längere Version eines in Deutschland verbreiteten Werkloktyps und die kräftigsten Zweikuppler-Tenderloks, die in der Schweiz im Einsatz standen –, drei Personen-, ein Gepäck- und acht Güterwagen zur Verfügung. Der Bahnverkehr lief sehr gut an. Aber schon zwei Jahre nach der Betriebseröffnung brach der Erste Weltkrieg aus. Das junge Unternehmen wurde dadurch schwer getroffen, wie alle anderen mit Dampf betriebenen Eisenbahnen. Die Kohlenpreise stiegen sprunghaft auf das Drei- und Vierfache an, bis die Steinkohle schliesslich überhaupt nicht mehr erhältlich war. Es kam sogar so weit, dass die Bahn bei ausgedünntem Fahrplan mit Holz und Torf betrieben werden musste.

Vor diesem Hintergrund bestellte die ST bei der SLM zum stattlichen Preis von rund 92'000 Franken den Heissdampftriebwagen FZm 1/2 11, der 1918 ausgeliefert wurde und den Kohleverbrauch um gut die Hälfte reduzierte. Das eigenwillige Fahrzeug mit quer liegendem Dampfkessel in der Mitte, Führerständen auf beiden Seiten, separatem Gepäck- und Postabteil (Letzteres mit Aussengalerie auf einer Seite zur Wahrung des Postgeheimnisses!), aussen am Rahmen liegenden Zylindern und Triebrädern, aber innen liegender Laufachse sollte ein Unikat bleiben.

### **Die Surentaler gingen für ihre Bahn auf die Strasse**

Mit dem Bau der ST verstummten die Begehren um die durchgehende Bahn keineswegs, und es bildete auch weiterhin die Spurfrage den Hauptgrund der Meinungsverschiedenheiten. Ein 1914 eingereichtes Konzessionsgesuch für eine Normalspurbahn bis Kölliken wurde von der Aarau-Schöftland-Bahn und der aargauischen Regierung mit Erfolg bekämpft. Der Erste Weltkrieg unterbrach dann alle weiteren Bahnbestrebungen. Aber schon 1921 kam das Problem wieder zur Sprache. Die ST reichte am 25. Oktober 1921 das Konzessionsgesuch für die normalspurige Fortsetzung ihrer Linie bis Schöftland ein, welches ihr auch bewilligt wurde. Ein Gutachten kam zum Schluss, dass diese Fortsetzung in wirtschaftlicher Beziehung empfehlenswert sei und die beiden Surentalbahnen günstig beeinflussen werde. Auch diese Konzession wurde im Jahre 1932 hinfällig, weil das Projekt nicht finanziert werden konnte.

In der Folge traten die verschiedensten Ideen für eine Lösung des Verkehrsproblems im Surental auf. So sprach man zum Beispiel davon, die Aarau–Schöffland-Bahn abzubauen und als Ersatz eine Normalspurbahn von Triengen nach Entfelden mit Busanschluss nach Aarau zu bauen. Ferner gab es schon damals Kreise, die eine Umwandlung der beiden Bahnen in Autobusbetriebe befürworteten. Am 30. Juli 1933 fand in Reitnau eine Volksversammlung statt, an welcher beschlossen wurde, für die Fortsetzung der Aarau–Schöffland-Bahn nach Triengen (Schmalspur) eine Konzession zu verlangen. Doch alle diese Projekte verliefen im Sand. 1945 wurde den Streitigkeiten um das bahnlose Mittelstück mit der Einführung des Busbetriebs Triengen–Schöffland vorläufig ein Ende gesetzt.

Doch die Gefechtpause währte nicht lange. Schon am 30. Mai 1953 erschien ein über 200 Seiten starkes Gutachten mit dem Titel «Die Verkehrsverhältnisse im oberen Surental». Darin kamen drei namhafte Experten zur Auffassung, dass eine durchgehende elektrische Schmalspurbahn zwischen Aarau und Sursee volks- und betriebswirtschaftlich den grössten Nutzen verspräche. Sie schlugen deshalb vor, das (bahnlose) Teilstück Schöffland–Triengen schmalspurig zu erstellen und die mit Dampf betriebene Normalspurstrecke Sursee–Triengen auf Schmalspur umzubauen. Nun war es das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, welches sich gegen dieses Projekt wandte, indem es sich für eine Automobillösung zwischen Schöffland und Sursee aussprach. Das gefiel den Surentalern jedoch ganz und gar nicht. Anlässlich einer Volksversammlung auf dem Trienger Rössliplatz forderten am 15. Februar 1957 2000 Personen eine durchgehende schmalspurige Surentalbahn.

Zwei Monate später konstituierte sich ein sogenanntes «Freies Talkomitee» zur Propagierung einer durchgehenden Aarau–Sursee-Bahn, welchem 90 Vertreter aus 25 aargauischen und luzernischen Gemeinden angehörten, die auch bei der übrigen Bevölkerung im Surental breite Unterstützung fanden. «Lieber eine Schmalspurbahn, als gar keine», lautete der Grundtenor. Im Oktober 1959 konnte dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Konzessions- und Beitragsgesuch eingereicht werden. Um diesem Nachdruck zu verleihen, erschien ein Flugblatt, welches die Bevölkerung des Surentals aufforderte, an einer Grosskundgebung in Schöffland teilzunehmen und gemeinsam für die Schmalspurbahn einzustehen. Über 10'000 Demonstranten folgten dem Appell und besuchten am Sonntag, 11. Oktober 1959, die Grosskundgebung.

Der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, Bundesrat Spühler, überzeugte sich am 19. Dezember 1961 auf einer Surentalfahrt persönlich vom Willen der Bevölkerung und liess durchblicken, dass er einer Bahnlösung gegenüber dem Autobus den Vorzug geben möchte. Einen entsprechenden Antrag an den Gesamtbundesrat leitete er im April 1962 weiter. Am Abend des 11. März 1963 läuteten während einer Viertelstunde sämtliche Kirchenglocken des Surentals. Der Bundesrat hatte den Beschluss gefasst, für eine schmalspurige Eisenbahn von Schöffland nach Sursee die Konzession zu erteilen. Er entsprach damit dem im Herbst 1959 eingereichten Gesuch, welches um die Bauerlaubnis, die Fahrberechtigung für mindestens 80 Jahre und die hälftige Übernahme der Baukosten durch den Bund nachsuchte. Die Gesamtkosten der neuen Bahn waren auf 21 Millionen Franken veranschlagt.

Parallel zum Kampf um eine durchgehende Surentalbahn war auch die Modernisierung der ST immer wieder ein Thema. Einmal stand die Elektrifizierung im Vordergrund, ein andermal die Umstellung auf Dieselbetrieb. Wie ein solcher aussehen könnte, erprobte man Ende März 1953 anhand eines zweitägigen Versuchsbetriebs mit einem Schienenbus der Maschinenfabrik Urdingen samt Anhänger. Dieser Versuch blieb allerdings ohne Folgen. Der Grund war in erster Linie das Fehlen normaler Zug- und Stossvorrichtungen und damit der Möglichkeit, Personen- und Güterwagen mitzuführen.

Die beiden Henschel-Dampfloks und der Dampftriebwagen fielen in den Fünfzigerjahren immer häufiger aufgrund von Defekten aus. Die Triebfahrzeug-Engpässe überbrückte die Bahn mit der Miete der «Motorlokomotive» Ed 2/2 1 der VHB und dem Kauf arbeitslos gewordener SBB-«Tigerli». Die ersten beiden Maschinen, die E 3/3 3 und 4, überlebten nur einige Monate – dem Vernehmen nach unter anderem aufgrund von unsachgemässer Bedienung. Mehr Glück hatten die E 3/3 5 und 8522 (letztere war im Zweiten Weltkrieg mit Stromabnehmer und elektrischer Dampferzeugungsanlage ausgerüstet worden). Sie führen heute die Dampfextrazüge. Die originalen Dampftriebfahrzeuge der ST – darunter auch der einmalige Dampftriebwagen – wurden von 1961 bis 1963 verschrottet.

Zum Thema wurde der Dieselbetrieb erneut in den Sechzigerjahren, allerdings lediglich als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der konzessionierten durchgehenden Schmalspurbahn. Anfang Dezember 1963 führte man Versuchsfahrten mit einer Henschel-Diesellok des Typs DH 240 durch, die jedoch nicht zu befriedigen vermochten. Überzeugender verliefen Ende Mai 1964 die Probefahrten mit einer dieselektrischen Werkslokomotive des Fabrikats BBC/SIG/Saurer. Kurz darauf bestellte die ST ein Exemplar dieses Typs, welches Ende März 1965 ausgeliefert wurde, als Em 2/2 1 den Dieselbetrieb im Surental einläutete und 1986 auf den Namen «Lisi» getauft wurde.

### **Schock aus «Bern» und Polizeigeleit für den Bus**

Zwar wurde die Konzession für eine durchgehende Surentalbahn auch von der Bundesversammlung bewilligt, doch ging die Verwirklichung – bedingt durch die langwierige Detailplanung und den inzwischen beabsichtigten Einbau einer dritten Schiene zwischen Sursee und Triengen für Normalspur-Güterzüge – ziemlich schleppend voran. Im Jahre 1967 konnten das ausgearbeitete Projekt und die neuste Kostenberechnung, welche mittlerweile auf 40,2 Millionen Franken lautete, an den Bund gesandt werden. Diese neue Ausgangslage liess immer mehr Stimmen laut werden, die eine Überprüfung des Projektes forderten und dazu aufriefen, nach einer wirtschaftlicheren Lösung zu suchen. Anfang 1971 schockierte dann ein von Bern diktiert Entscheid die Bevölkerung des Surentals: Das Eidgenössische Amt für Verkehr lasse verlauten, dass der Personen- und Postverkehr der ST aufgehoben und im Einvernehmen mit den beiden Kantonen Luzern und Aargau durch einen zweijährigen Probetrieb auf die Strasse verlegt werden solle. Das wollten sich die Surentaler, die noch 1959 so einmütig für ihre Bahn eingestanden waren, nicht gefallen lassen. Es wurde deutlich festgehalten, dass niemand im Surental den Bus auf der Strasse als Ersatz für die Bahn wolle.

Am 26. September 1971 nahm der vorerst auf zwei Jahre befristete Autobus-Versuchsbetrieb Sursee–Schöffland den Betrieb auf. Mit diesem Datum kam gleichzeitig auch das Aus für den Personen- und Postverkehr auf der ST, da die Bahn am 9. Juni 1975 die Konzession für die Beförderung von Personen auf der Strasse erhielt und hierauf mit den PTT (Postauto Aargau) einen Transportvertrag abschloss, wodurch der Busbetrieb Sursee–Schöffland definitiv eingeführt wurde. Auf Verlangen der ST erliess der Bund jedoch die vorsorgliche Auflage, dass keine baulichen Veränderungen an den festen Bahnanlagen vorgenommen werden dürfen, die eine allfällige spätere Rückführung des Personenverkehrs in den Bahnbetrieb verhindern könnten. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die ST noch 1974 bei der Maschinenfabrik Urdingen die Offerte für einen vierachsigen Schienenbus einholte.

Da man im Surental über das eigenmächtige Vorgehen des Bundes empört war, hatte der Busbetrieb anfänglich in der Bevölkerung viele Feinde. So wurde eine «Befreiungsfront» gegründet, welche mit Sprengstoffanschlägen drohte und Strassen und Mauern mit «Anti-Bus-Parolen» besprayte. Der erste fahrplanmässige Bus der neuen Postautolinie musste sogar von einer Polizeieskorte begleitet werden, weil man ein Attentat befürchtete. Doch der Bus kam heil in

Schöffland an. Heute ist der Busbetrieb Sursee–Schöffland dank dichtem Fahrplan und den Haltestellen in den Dorfzentren bei der Surentaler Bevölkerung akzeptiert.

### **Nach dem zweiten Schock die neue Hoffnung**

Die ST bot ihre Dienste nach der Einführung des Busbetriebs nunmehr als reine Güterbahn an. 1976 übernahm sie mit der neuen Diesellok Em 2/2 2 den grössten Teil der Güterwagenzustellung im Surseer Industriegebiet Münchrüti. Zwei Jahre später wurde wegen des Autobahnbaus der neue Streckenabschnitt Sursee SBB–Chommlenbach über die Abzweigung zum Industriegebiet Münchrüti und dem Surseer Wald entlang in Betrieb genommen, der das alte Teilstück über Sursee-Stadt ersetzte. Dank der florierenden Baustahlveredlerin und Von-Moos-Tochter Pantex stieg die auf der ST beförderte Gütertonnage ab Ende der Achtzigerjahre auf weit über 100'000 Tonnen im Jahr an, was der Bahn eine ausgeglichene Rechnung bescherte. Über zwei Millionen Tonnen Walzdraht gelangten so seit 1962 von Emmenbrücke nach Büron, bis die ST von einem neuen Schock erschüttert wurde: Am 6. März 1997, just als anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Schweizer Bahnen» die «Spanisch-Brötli-Bahn» und die Jubiläums-«Lok 2000» der SBB für Instruktionsfahrten sowie Foto- und Filmaufnahmen im Surental weilten, entschied die neue Leitung der «Swiss Steel», die Pantex in Büron zu schliessen und das Stahlmattengeschäft nach Gerlafingen zur ehemaligen Von Roll zu verlegen. Damit wurden der Güterbahn auf einen Schlag rund 80 Prozent ihrer Transportgrundlage entzogen.

Da und dort hörte man nach diesem Ereignis bereits das Totenglöcklein für die kleine Bahn läuten. Doch es kam anders: Dank einiger Schlüsselkunden wie Debrunner Acifer in Büron oder Otto's in Sursee und Sonderverkehren wie Zuckerrüben und Langholz erholte sich das Gütertransportaufkommen wieder auf rund 50'000 Tonnen jährlich. Im Zuge der Bahnreform ging im Jahr 2000 die Güterwagenzustellung zwischen Sursee und Triengen sowie in den Surseer Industriegebieten Münchrüti und Wassermatte gänzlich an SBB Cargo über, welche von 2000 bis 2010 die Em 2/2 2 von der ST mietete und zusätzlich als Tm<sup>IV</sup> 8701 bezeichnete.

Ende 2007 musste die ST auf Druck ihres Mehrheitsaktionärs Kanton Luzern die Konzession für den Busbetrieb Sursee–Schöffland an Postauto Zentralschweiz abtreten. Damit wurde die Bahngesellschaft zum blossen Infrastruktureigner, der unter anderem auch zwei Restaurants – das mit 13 Gault-Millau-Punkten gekrönte Bahnhöfli Sursee und das Nostalgierestaurant Bahnhof Triengen – im Portefeuille führt. Eine Ausnahme bildet der Nostalgiebetrieb mit den beiden «Tigerli» E 3/3 5 und 8522, der roten Komposition mit dreiachsigen Holzbankwagen und der blauen Salonkomposition, der sich grosser Beliebtheit erfreut.

Sogar eine Renaissance des Schienen-Personenverkehrs im Surental ist in den letzten Jahren wieder zum Thema geworden. 2009 kam eine Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich zum Schluss, dass eine Wiedereinführung des Personenverkehrs zwischen Sursee und Triengen (als Ast der S-Bahn Luzern) weiterzuverfolgen sei. Für eine Verlängerung von Triengen Richtung Schöffland–Aarau lasse sich aus verkehrlicher Sicht indessen keine Notwendigkeit erkennen. Man darf gespannt sein, ob die ST bald wieder für Schlagzeilen sorgt – so, wie sie dies in den bisherigen 100 Jahren ihres Bestehens wiederholt getan hat.

Daniel Zumbühl