

# Langenthal und seine Verkehrslage

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **34 (1944)**

Heft 51

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-649655>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Langenthal und seine Verkehrslage

Langenthal hat als Hauptort des Oberaargaus von jeher ziemlich grosse Bedeutung für die ganze dortige Landschaft genossen. Ein ausgedehntes Strassennetz von Westen nach Osten und vom Norden nach Süden sorgte für regen Verkehr. Zudem waren die Märkte von Langenthal weiterhin bekannt und zogen immer wieder die Händler aus der ganzen Schweiz an. Durch einen regen Postverkehr mit den Hauptorten im Westen und Osten war die Gemeinde mit den Hauptverkehrszentren unseres Landes verbunden. Schon früh hatte sich die Industrie an diesem günstigen und zentral gelegenen Platze angesiedelt und sorgte durch ihre überall anerkannten und geschätzten Produkte, dass der Ort ihrer Entstehung nicht in Vergessenheit geraten konnte.

Als 1844 die erste Eisenbahn in der Schweiz eröffnet wurde, begannen auch die Langenthaler sich mit diesem Problem zu beschäftigen, und als 1857 der erste Zug von Olten her über Langenthal und Herzogenbuchsee nach Bern fuhr, hatte dieser bedeutende Marktfleck einen ersten Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz gefunden. Die grosse Bedeutung der Eisenbahn für die Zukunft wurde auch von den Langenthalern zur Genüge erkannt, und es entstanden eine Reihe Projekte für neue Bahntracés von Langenthal aus. Von besonderer Bedeutung waren die 1873 konzessionierte Wasserfallbahn und die zur gleichen Zeit projektierte Langenthal-Wauwil-Bahn.

Ein drittes Projekt einer Jura-Gothard-Bahn, als Verbindung von Delsberg nach Oensingen und von da nach Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Luzern schien besonders vielversprechend. Zudem wurde eine Bahn von Zofingen-Langenthal-Herzogenbuchsee-Lyss in Betracht gezogen und erstmals wurde auch von einer Langenthal-Huttwil-Bahn gesprochen.

Bevor aber alle diese Projekte zur Ausführung gelangten, erfolgte ein Eisenbahnkrach. Die Bahngesellschaften standen vor dem Konkurs und zogen die Garantiegemeinden tief in die Schulden hinein. Das wirkte auch für die Langenthaler ernüchternd. Für Langenthal blieb nur die Linie Olten-Bern, deren Bedeutung allerdings nicht unterschätzt wurde.

Um das Jahr 1880 begann eine neue Epoche. Neuerdings wurden die Pläne für den Bau der Langenthal-Huttwil-Bahn aufgenommen, doch ist diese Zeit nicht gerade eine rühmliche Epoche in der Eisenbahngeschichte Langenthals. Die Gemeinde sträubte sich gegen den Bau dieser Bahn, weil sie glaubte, dass dadurch ihre Märkte gefährdet würden und an Bedeutung verlieren könnten. Die verlangte Subvention wurde nicht bewilligt, und man glaubte auf diese Weise die Entstehung der neuen Bahn verhindern zu können. Dies gelang ihnen allerdings nicht, denn

Huttwil sorgte allein für den Bau der Bahn und die Langenthaler konnten nachträglich nur bereuen, dass sie die dargebotene Hand seinerzeit nicht ergriffen hatten, denn dann wäre bestimmt die Leitung der Bahn nach Langenthal gekommen und die Gemeinde hätte auch ihren Einfluss auf die Gestaltung des Betriebes ausüben können. Immerhin merkten die Langenthaler bald, welch grossen Nutzen diese Bahn auch für ihre Gemeinde brachte, denn dadurch war der Ort zu einem Eisenbahnknotenpunkt herangewachsen.

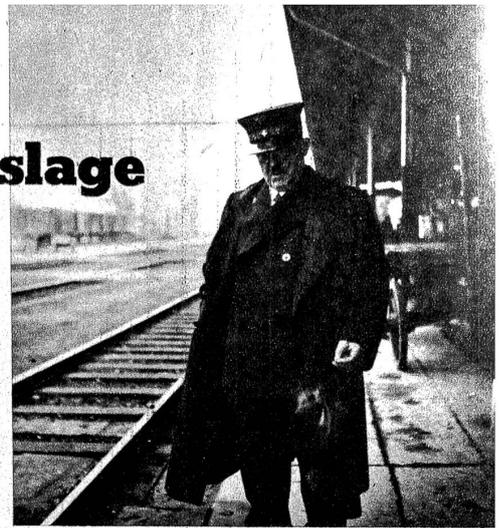
Angeregt und bedingt durch den Bau der Langenthal-Huttwil-Bahn beschloss man nun die Fortsetzung der Strecke nach Wolhusen. In weiser Erkenntnis der begangenen Fehler und Irrtümer bewilligte diesmal die Gemeinde Langenthal einen Beitrag von Fr. 20 000.— an den Bau.

Neue, oder besser gesagt alte Projekte wurden wieder aufgegriffen, so der Bau einer Bahn nach Wauwil, ferner setzten sich vor allem die Aarwanger für den Bau einer Bahn Langenthal-Oensingen ein, doch kam keiner dieser Vorschläge zur Ausführung.

Mit den Bundesgesetzen von 1896 (Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen) und 1897/98 (Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen) begann eine neue Epoche in der Eisenbahngeschichte. Wohl machten sowohl Langenthal als auch Herzogenbuchsee weitere Anstrengungen für den Bau neuer Eisenbahntracés, doch erhielten diese keine Konzession.

Im Jahre 1902 war vom Bernervolk ein neues Eisenbahnsubventionsgesetz angenommen worden. Mehrere Projekte sollten damit zur Ausführung gelangen. Unter anderen figurierte auch ein Projekt einer Langenthal-Oensingen-Bahn; daneben bestanden Projekte für eine Linie Herzogenbuchsee - Lyss, Herzogenbuchsee - Wangen und Herzogenbuchsee - Oensingen. Nun musste Langenthal seine Einstellung ändern und sich rasch entschliessen. Immer mehr trat man für den Bau einer Jura-Bahn ein. Die Gemeinde hatte 1903 das Elektrizitätswerk Wynau zurückgekauft, das nun in der Lage war, relativ billigen Strom für eine Bahn abzugeben. Zugleich fürchtete man, dass infolge der Budgetdefizite der Grosse Rat in Bern die Bewilligung und Subventionierung von neuen Bahnen sistieren könnte. Als Folge aller dieser Erwägungen reifte das Projekt zur Erstellung einer elektrischen Bahn nach Oensingen heran und diese wurde auch bald als Schmalspurbahn gebaut, nachdem sich Langenthal und die anschliessenden Gemeinden mit namhaften Beträgen daran beteiligt hatten. Es war dies die erste elektrisch betriebene Ueberlandbahn des Kantons Bern.

Nun war das Eis gebrochen. Neue Projekte wurden geschaffen, so für den Bau einer Linie von Langenthal nach Zofingen und Langenthal - Bleienbach - Herzogen-



Der Bahnhofsvorstand von Langenthal ist ein grosser Tierfreund. In den kurzen Pausen seines strengen Dienstes findet er Zeit, die Vögel aus der Umgebung zu füttern. Diese kennen ihren Gönner und fressen ihm zutraulich aus der Hand

buchsee. Doch zeigte sich in der Folge, dass das Interesse für diese Eisenbahntracé nicht genügend gross war, um den Bau zu rechtfertigen, und so wurden die 1909 eingereichten Konzessionsgesuche wieder zurückgezogen. Dafür ist dann aber die Bahn nach der Gemeinde Melchnau, die sich seit 1911 um eine Verbindung bemühte, zustande gekommen, und Langenthal hat sich auch an dieser Linie wesentlich beteiligt.

Seither sind keine neuen Eisenbahnlinien mehr entstanden. Die Entwicklung des Autoverkehrs hat wohl nicht unwesentlich dazu beigetragen, dass nach und nach die noch vorhandenen Projekte in den Hintergrund gestellt wurden. Man begann, sich mit neuen grosszügigen Problemen zu befassen, so mit dem Ausbau des Langenthaler Bahnhofes, der leider bis heute noch nicht im gewünschten Masse erfolgte. Die grosse Zunahme des Verkehrs, nicht zuletzt bedingt durch den Bau der Lagerhaus AG, Ernst Geiser und der Obstkühlhaus AG, lassen eine radikale Umgestaltung der Bahnhofsverhältnisse als dringend erscheinen.

Ferner ist gerade in letzter Zeit mit der Elektrifizierung der Langenthal-Huttwil-Bahn begonnen worden, und die elektrische Inbetriebnahme dieser Strecke steht unmittelbar bevor.

Andererseits wurde die Schiffbarmachung der Flüsse in Augenschein genommen, besonders im Hinblick auf eine Aare-Rhone-Verbindung.

Eine schwere Enttäuschung für Langenthal bedeutete es immer, dass die Staatsstrasse nicht durch die Ortschaft führte, sondern in deren Nähe vorbei. Immerhin verbinden sehr gute Zugangsstrassen den Ort selber mit der Hauptstrassenverkehrsader, und mit dem Aufschwung, den Langenthal in den letzten Jahren genommen hat, ist es nicht ausgeschlossen, dass die Gemeinde selber sehr bald an die Staatsstrasse herangewachsen sein wird.

hkr.

(Nach einem Referat von Oberst G. Rufener, dem tatkräftigen Initianten und langjährigen Betreuer der Langenthal-Jura- und Langenthal-Melchnau-Bahn.)