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

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 2 (1959)

Artikel: Die Entwicklung des oberaargauischen Verkehrswesens

Autor: Rolli, Karl

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1072153

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: 04.10.2025

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

DIE ENTWICKLUNG DES OBERAARGAUISCHEN VERKEHRSWESENS

1. Einleitung

Der bernische Landesteil Oberaargau, umfassend die Ämter Wangen und Aarwangen, wozu ohne weiteres auch noch der obere Teil des Langetentales mit Huttwil gezählt werden darf, wird nach aussen begrenzt durch die Kantone Solothurn, Aargau und Luzern. Durch diese geographische Lage wurden auch Entstehen und Entwicklung der wichtigen Verkehrswege im 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts wesentlich beeinflusst oder noch besser gesagt, vielfach erschwert. Es kann nicht die Aufgabe dieses Berichtes sein, bei den gegensätzlichen Meinungen und Interessen in den betreffenden Landesgegenden, Regierungen, Ortsbehörden, Gesellschaften und Privaten die mannigfachen Einzelheiten und Schwierigkeiten der Vorgeschichte der damaligen und heutigen Verkehrsunternehmungen erschöpfend zu erörtern. Es dürfte genügen, über Beginn und Entwicklung des Verkehrs auf dem Wasserwege, den Strassen und Eisenbahnen bis zum heutigen motorisierten Strassenverkehr einige Hinweise zu geben, wie es damit im bernischen Unterland bestellt war.

Was versteht man unter Verkehr im wörtlichen Sinne? Verkehrswege bedeuten Erschliessung von abseitigen Lagen für die Beförderung von Menschen, Bedarfsgütern, dann Zufuhr von Rohstoffen, Abfuhr von Produkten aus Boden, Industrie, Handwerk und Landwirtschaft usw. Das geschieht entweder beliebig oder nach festgelegten Plänen (Fahrplan) ab und nach einem bestimmten Ort. Versetzen wir uns für diese Schilderung zurück in die Zeit vor der Einführung der Eisenbahnen, sagen wir etwa in die erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

2. Die Wasserwege

Dass man sich früher zunächst der Wasserwege, d.h. der Flüsse und Seen, als des wohl billigsten Beförderungsmittels bedient hat, war eigentlich gegeben. Dies auch deshalb, weil es damals an gutangelegten Strassen fehlte.

Denken wir dabei, auf unser Land allgemein bezogen, zunächst an den Rheinstrom, dem damals – und noch heute – eine grosse Bedeutung zukam. Nicht umsonst wurde Basel das Eingangstor der Schweiz genannt, von wo aus der Verkehr in das Landesinnere einsetzte. Auch aus dem Oberland, dem Mittelland, dem Seeland, über Solothurn, hat man sich der Seen und besonders der Aare als Beförderungsweg bedient. Anfänglich waren es die sogenannten Flösse, die zur Beförderung von Personen und Waren aller Art verwendet wurden. Besonders das Flössen von Holz hatte bei den damaligen grossen Waldbeständen einen ganz bedeutenden Umfang, gingen doch die Transporte bis in den Rhein hinunter. An Stelle der Flösse traten später die Schiffe und Kähne. Aareaufwärts mussten sie von Pferden oder aber von den Schiffsleuten selbst auf den sogenannten Reckwegen gezogen werden. Dies soll wiederholt zu Anständen mit den Behörden und den Landanstössern geführt haben. Floss- und Schiffahrt war nachts aus Sicherheitsgründen verboten. Das bedingte jeweiliges Übernachten der Schiffsleute und Zugtiere an den Landungsstellen. Die Bedeutung dieser Orte nahm dadurch in mancher Hinsicht zu, denn sie galten als Vermittler für die umliegende Gegend.

Wenn der Betrieb auf dem Wasser sich nicht immer reibungslos abwickelte, so deshalb, weil drei Kantone (Bern, Solothurn und ab 1803 Aargau) daran beteiligt waren, von deren Obrigkeiten unterschiedliche Flusszölle und Gebühren erhoben wurden. Bezeichnend war, dass die Schiffsleute die Tarife für ihre Leistungen selbst bestimmten. Ausser dem Rheinstrom war damals die Aare die wichtigste Wasserstrasse der Schweiz. Ihre Bedeutung geht auch daraus hervor, dass damals die Regierung von Bern mit ihren Städtchen am Aarelauf nur auf dem Wasserwege verkehrte.

3. Strassen und Wege der Kantone und Gemeinden

Die Entwicklung der Orte im Oberaargau zwang schliesslich die Behörden auch hier, dem Strassenbau mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Mit der Erstellung brauchbarer Strassen, um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, hörte daher der regelmässige Reisenden- und Warenverkehr auf dem Wasserwege auf und wurde auf die Strasse übergeleitet. Jetzt gaben Fuhrwerke aller Art der Strasse das Gepräge. Neben den Privatwagen waren es besonders die sogenannten Fuhrhalter, welche mit Lastenzügen die Waren dem Besteller direkt zuführten oder in Lagerhäuser abgaben und andere wieder mitnah-

men. Das bedingte bei grösseren Entfernungen öftere Halte und vielfach auch Pferdewechsel-Stationen, wo die Fuhrleute und Tiere nächtigen konnten, um anderntags in aller Frühe weiterzufahren.

Eine besondere Erscheinung auf der Strasse war sodann auch der drei- oder mehrspännige Mühlefuhrmann, der vor Tagesgrauen peitschenknallend zum Orte ausfuhr, um je nach dem Ziel der Fuhre am späten Nachmittag oder Abend schlafend auf dem leeren Wagen (wenn er nicht Rückfracht an Getreide hatte), heimzufahren, sich ganz auf den sprichwörtlichen Spürsinn der übrigens wohlgenährten und stets gut gepflegten Pferde verlassend. Diese fanden den Heimweg besser und sicherer als heute mancher Motorfahrer. Für die Personenbeförderung bediente man sich des Privatfuhrwerkes (Bernerwägeli). Das Patriziat reiste in Kutschen oder im Char-à-bancs. Gesellschaften und Vereine fuhren zwei- oder dreispännig in sogenannten Breaks durchs Land, Schulen in mit Tannenreisig und Blumen bekränzten Leiterwagen. Wer kein Gefährt besass, war auf Schuhmachersrappen angewiesen, was trotz den meist staubigen und grobgeschotterten Strassen eben hingenommen wurde. Man hatte es zur damaligen Zeit nicht so eilig wie heute. Eine weitere besondere Erscheinung auf der Strasse waren früher die sogenannten Boten, die entweder täglich oder in andern Zeitabständen, sei es mit Karren, mit Esel- oder Pferdegespann (mageren, meist ausgedienten Rösslein), allerlei Besorgungen machten. Die Ankunft solcher Boten – sie galten als wichtige Vertrauenspersonen – wurde jeweils im Orte durch Glockensignal oder Hornstoss angekündigt. Es war ein Ereignis, wenn im abgelegenen Dorfe oder Bauernhofe der Bote erschien, brachte er doch nicht nur Waren, sondern auch stets Neuigkeiten, auf die das Volk, besonders in politisch unruhigen Zeiten, neugierig war. Bedeutende Strassenzüge führten alsbald durch den Oberaargau: ab Bern über Kirchberg–Wangen–Wiedlisbach–Balsthal–Waldenburg nach Basel. Zeitweise wurde auch der Aareübergang in Aarwangen benützt. Letzterem Ort sowie Wangen kam deshalb grosse Bedeutung für den Transitverkehr zu. Von Norden her führten Strassenzüge ab Aarburg über Murgenthal oder Zofingen–Langenthal in das Gebiet des Oberaargaues und Richtung Bern. So war z.B. Murgenthal eine wichtige Haltestation, wo Pferdewechsel stattfand und genächtigt wurde. An dieser Durchgangsstrasse lag auch die sogenannte Kaltenherberge, wo indessen, wie schon aus dem Namen hervorgeht, nicht übernachtet werden durfte.

4. Eisenbahnen

Der Weiterentwicklung der Orte im Oberaargau, wie übrigens auch anderwärts, genügten jedoch in der Folge die Strassen nicht mehr. Schon in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden im Auslande Eisenbahnen gebaut, so in England im Jahre 1825 zwischen Darlington und Stockton, fünf Jahre später von Manchester nach Liverpool. Es folgte in Frankreich die Strecke Versailles–Paris, in Deutschland Nürnberg–Fürth. Auch in der Schweiz tauchten bald Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen auf. Erschwert wurden diese Pläne durch die ungünstige Bodengestaltung, durch die rein lokalen Interessen, durch den Mangel an gesetzlichen Bestimmungen des Bundes und nicht zuletzt durch das in der Folge mächtig gewordene Fuhrgewerbe auf den Landstrassen. Von dieser Seite wurde den Freunden der Schienenwege ein scharfer Kampf angesagt.

Trotz den vielseitigen Anfeindungen brach der Gedanke des Bahnbaues durch. Im Jahre 1847 wurde die erste Eisenbahn auf der Strecke Zürich–Baden eröffnet. Die Grundlagen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wurden alsdann durch die Bundesverfassung von 1848 und Bundesgesetze von 1852 und 1874 geschaffen. Nach der Linie Zürich–Baden wurde in der Folge der Bau etappenweise über Brugg–Aarau–Olten vorgetrieben. Basel, das bereits erwähnte Eingangstor des Landes, blieb nicht zurück. Die Gesellschaft der Schweizer Centralbahn eröffnete 1854/55/58 die Linien nach Liestal–Sissach–Läufelfingen und schuf durch den Bau des Hauensteintunnels den Anschluss in Olten. Im Jahre 1856/58 wurden die Linien bis Langenthal–Herzogenbuchsee–Bern und Herzogenbuchsee–Solothurn ausgedehnt. Damit wurde der Oberaargau schienenverbunden mit Basel, Zürich und Bern. Dies war für die allseitige Entwicklung dieses Landesteils von grosser Bedeutung. Ein weiteres Glied in der Kette der Schienenwege bildete 1876 die Eröffnung der Linie Olten–Önsingen–Wangen–Solothurn (Gäubahn), als deren Förderer der damalige Industrielle Jakob Adolf Roth-Walther und die Nationalräte J. R. Vogel und Wilhelm Vigier ehrend zu nennen sind. Damit wurde nebst andern Vorteilen eine wesentlich kürzere Verbindung ab Olten mit dem Bipperamt, Solothurn und der Westschweiz hergestellt.

Zunächst verkehrten Personenzüge mit gleichzeitiger Güterbeförderung und Halten auf allen Stationen, ferner Güterzüge mit Personenbeförderung und reine Güterzüge. Dann folgten Schnellzüge, die z.B. nur Aarburg, Murgenthal, Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf und Zollikofen als Zwi-

Satirisches Propagandablatt zur Volksabstimmung über die Verstaatlichung der Eisenbahnen 1898

Aufnahme: Pressedienst SBB

schenhalte bedienten. Auf der Gäulinie hielten längere Zeit die Schnellzüge auch in Önsingen und Wangen a. Aare an.

Die Zahl der täglichen Züge war anfangs gering, steigerte sich jedoch zusehends. So verkehrten auf der Strecke Olten–Bern in jeder Richtung 7 Züge im Jahre 1864, 9 Züge im Jahre 1890, 13 Züge im Jahre 1900, 16 Züge im Jahre 1914, 18 Züge im Jahre 1930, um alsdann auf 40 im Jahre 1950 anzusteigen. Heute sind es in jeder Richtung ungefähr 44 Züge, wovon 17 Schnellzüge, die in Langenthal, dem wirtschaftlichen Mittelpunkt des Oberaargaus, anhalten, den Güterverkehr nicht eingerechnet.

Einen wichtigen Wendepunkt in der Eisenbahngeschichte bildete die durch Volksabstimmung von 1898 erfolgte Verstaatlichung der grossen normalspurigen Hauptbahnen, ein Entscheid von weittragender Bedeutung trotz grosser Gegnerschaft. Damit waren die Weiche und das Signal gestellt für eine einheitliche Gestaltung des Schienennetzes in organisatorischer, baulicher und tarifarischer Beziehung. Wir nennen die Verbesserung der Bahnanlagen und des Rollmaterials, die Schaffung neuer Haltestellen und die Erweiterung des Fahrplanes. Schon vor der Verstaatlichung, d.h. bereits 1872/74, wurde Aarburg–Herzogenbuchsee auf Doppelspur ausgebaut. Die Gäubahn folgte damit erst in den letzten Jahren von 1950 bis 1956.

Hiervon hat auch der Landesteil Oberaargau Nutzen gezogen. Der stets wachsende Ausbau der Staatsbahn wurde leider durch die beiden Weltkriege arg gestört. Aber die Aufgaben wurden dennoch nach Möglichkeit gelöst. So war z.B. der Umbau vom Dampfbetrieb auf elektrischen Betrieb die wichtigste Massnahme, die im Interesse von Land und Industrie lag.

Aber auch im Tal der Langeten drängten die zahlreichen Orte nach einer Schienenverbindung an das SBB-Netz, an den Hauptort des Oberaargaues. Am 1. November 1889 wurde durch die Gesellschaft LHB die Normalspurbahn von Langenthal nach Huttwil eröffnet, 1895 von der Gesellschaft HWB nach Willisau und Wolhusen fortgesetzt, damit eine direkte Verbindung mit Luzern und dem Gotthard herstellend. 1908 wurde alsdann der Schienenstrang von Huttwil nach Sumiswald–Ramsei und Wasen erweitert, womit man Anschluss nach Langnau und Burgdorf erreichte. Schliesslich konnte 1915 auch noch Eriswil, das Quellgebiet der Langeten, normalspurig an Huttwil angeschlossen werden. Die hiefür gegründete Aktiengesellschaft HEB fusionierte auf 1. 1. 1927 mit der LHB. Dadurch wurde Huttwil zum wichtigen Eisenbahnknotenpunkt mit weitgehenden Einzugsgebieten, die sich in günstigem Sinne in der Richtung auf Langenthal auswirken konnten.

Vorerst wurden die vorstehend bezeichneten Linien mit Dampf betrieben, haben jedoch 1945/46 auf elektrischen Betrieb umgestellt. In der Folge hat man neue Motor- und Zugführungswagen angeschafft und auch den Fahrplan weitgehend den Bedürfnissen der Kundschaft angepasst. Im Juli 1959 hat Huttwil einen neuen zweckmässigen Bahnhof erhalten, der den stets zunehmenden Bedürfnissen auf längere Zeit genügen wird. Alle drei ursprünglichen Gesellschaften (LHB, HWB und RSHB) wurden in eine Gesellschaft, die VHB vereinigt und nunmehr durch die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn betrieben, was eine wesentliche Vereinfachung bedeutet.

Die Orte in der Umgebung von Langenthal und am linken Aareufer (Jurafuss) wollten nicht länger abseits stehen. Nach Überwindung mehrfacher Hindernisse wurden in den Jahren 1907 die Langenthal-Jura-Bahn (Langenthal–Aarwangen–Niederbipp–Önsingen), 1917 die Langenthal-Melchnau-Bahn (Langenthal–Roggwil–St. Urban–Melchnau) und 1918 die Solothurn-Niederbipp-Bahn (Solothurn–Attiswil–Wiedlisbach–Niederbipp) auf Schmalspur erstellt. Seit der Einführung der sogenannten Rollschemel (1909) können normalspurige Wagen übernommen und auf diese Weise ein Umlad des Gutes vermieden werden, was für die an diesen Linien gelegenen Industrien sich vorteilhaft auswirkt. Damit konnten die wichtigsten Orte des Oberaargaues als schienenverbunden betrachtet werden.

Unter dem Drucke finanzieller Schwierigkeiten, besonders wegen der stets zunehmenden Autokonkurrenz, haben sich die LJB und die LMB auf den 1. 1. 1958 zu einer Gesellschaft vereinigt, was neben andern Vorteilen auch zu einer wesentlichen Vereinfachung in der Betriebsführung führen wird. Durch das Eisenbahngesetz vom 20. 12. 1957 über die Privatbahnhilfe und den bernischen Volksbeschluss von 1959 wird es möglich sein, den Fortbestand der oberaargauischen Bahnen zu sichern, was im allgemeinen Interesse dieser Landesgegend zu begrüssen ist. Wer Näheres über die drei vorgenannten Schmalspurbahnen wissen möchte, der lese die «Gedenkschrift zum 50jährigen Bestehen der LJB» von Paul Schneeberger.

5. Die Wasserfallenbahn

Schon in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts war im Baselbiet eine Bewegung im Gange, die den Bau einer normalspurigen Eisenbahnlinie von Liestal über Reigoldswil–Mümliswil–Balsthal–Önsingen–Langenthal be-

zweckte. Damit wäre, nach der Auffassung der Initianten, der Oberaargau auf dem kürzesten Wege an Basel angeschlossen worden. Die Bewilligung zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen war damals noch Sache der Kantone. In Frage kamen hier Baselland, Solothurn und Bern. Nach Überwindung mannigfacher Schwierigkeiten wurde schliesslich im Jahre 1873 die Konzession erteilt an die damalige Gesellschaft der *Schweizerischen Central Bahn* (SCB). Unmittelbar wurde mit dem Bau begonnen. Doch schon 1875 wurden die Arbeiten wieder eingestellt. Dies einmal infolge des Konkurses der Baufirma und wegen verschiedenen andern Umständen.

Als Konkurrenzlinien gegen die Jura-Gotthard- und die Bern-Luzern-Bahn war bei dem damaligen Eisenbahnfieber durch die SCB ab Langenthal eine normalspurige Bahn in östlicher Richtung über Altbüron nach Wauwil geplant zum Anschluss an die Linie Olten–Luzern. Tatsächlich wurde auch mit den Bauarbeiten an einem Tunnel bei Altbüron begonnen. Die Schweizerische Central Bahn verfügte jedoch bereits 1875 die gänzliche Einstellung der Bauarbeiten.

Noch heute zeugen je ein Tunnel bei Reigoldswil (Baselland) und Altbüron (Luzern) sowie eine Bodensondierungsstelle in einem Walde östlich von Langenthal von den Arbeiten an der Wasserfallen- und der Langenthal-Wauwil-Bahn.

Mochte auch der Gedanke einer Wasserfallenbahn noch weiterhin erwogen werden, so erteilte der Bund 1899 doch bloss die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Balsthal nach Önsingen. Damit erhielt das grosse industrielle Unternehmen der von Rollschen Eisenwerke in der Klus 1899 den Anschluss an die Gäubahn. 1907 wurde alsdann eine schmalspurige Verbindung mit Niederbipp, Aarwangen und Langenthal durch den Bau der Langenthal-Jura-Bahn hergestellt. 1943 ist jedoch das Teilstück Önsingen-Niederbipp abgebrochen worden.

6. Das Postwesen

Die Schilderung des Verkehrs wäre unvollständig, wollte man nicht auch die Beförderung durch die Post erwähnen, die sich auf den Strassen im Oberaargau abgewickelt hat. Vor der Erstellung der Eisenbahnen erfolgte dies ausschliesslich auf den Landstrassen. Bis zum Jahre 1848 war das Postwesen Sache der Kantone. Die Beförderung von Personen und Postsachen wurde je

nach den örtlichen Verhältnissen sogenannten Postpferdehaltern übertragen, die nach zum voraus bestimmten Plänen ihre Fahrten ausführten. So gab es z.B. Fahrten von Basel über den Hauenstein, Liestal–Waldenburg–Dürrmühle, sodann von Aarau via Zofingen–Murgenthal–Herzogenbuchsee–Burgdorf–Bern, ferner Langenthal–Huttwil–Sumiswald, vom Bipperamt, d.h. von Wiedlisbach über Wangen in Richtung Herzogenbuchsee usw. Bei den langen Kursen wurden Halte für Pferdewechsel eingeschaltet. Als solcher galt z.B. auch Murgenthal, welcher Ort dadurch eine besondere Bedeutung erhielt. Von den Haltestellen der Postfuhrwerke wurden die Postsachen von Boten abgeholt. Je nach Bedeutung der Kurse fuhr man zwei- und mehrspännig.

Auf Grund der Bundesverfassung ging das Postwesen vom Jahre 1849 hinweg an den Bund über. Die Postverwaltung übernahm von diesem Zeitpunkte an den gewerbs- und regelmässigen Personenverkehr sowie die Beförderung der Brief- und Paketpost bis zum Gewicht von 5 kg (Postregal). Mit der Eröffnung von Eisenbahnen wurde diesen die Beförderung der Postsachen ab und nach ihren Stationen überbunden. Nach abseitigen Orten, d.h. solchen ohne Eisenbahnen, verkehrten ab den Stationen Pferdepostwagen. Auf den Bahnstationen wickelte sich zu gewissen Zeiten ein reger Verkehr ab, denn die Postkutschen verkehrten jeweilen im Anschluss an die Züge. Heute sind die Pferdeposten in der Hauptsache durch Automobile ersetzt, was die Beförderung von Personen und Postsachen in die von der Bahn abgelegenen Orte wesentlich erleichtert und beschleunigt.

Dass die Reisen in den Postkutschen, im Vergleich zu den Bahnfahrten, auf den damals holperigen Landstrassen bei Hitze oder Kälte nicht besonders erfreulich waren, sei nur nebenbei erwähnt, ganz abgesehen von den langen Fahrzeiten und den vielen Zwischenhalten bis zum Endziel. Man fand sich eben mit den Unannehmlichkeiten ab, denn andere regelmässige Transportmittel bestanden nicht. Nur wer ein eigenes Gefährt besass, war im Vorteil gegenüber den Reisenden in der Postkutsche.

7. *Schlussbetrachtungen*

Stellen wir fest, dass, auf den Oberaargau (neben Bern und Biel der volkreichste Landesteil) angewandt, die Bahnen mit schweren Opfern erstellt worden sind. Die betreffenden Orte und ihre Einzugsgebiete haben daher ein

grosses Interesse, dass ihnen diese Verkehrsmittel erhalten bleiben; denn sie haben zur wirtschaftlichen Entwicklung auf allen Gebieten beigetragen.

Aber unsere Eisenbahnen haben nicht nur eine grosse Vergangenheit, sondern auch eine Zukunft. Auch seit dem Aufkommen des motorisierten Strassenverkehrs sind und bleiben die Bahnen die wichtigsten Verkehrsträger unseres Landes. Beweis: Sie haben unsere Wirtschaft allseitig befruchtet. Sie sind für Massentransporte unerlässlich. Sie stehen im Dienste des Landes und haben sich auch während der beiden Weltkriege als volltauglich, ja unentbehrlich erwiesen. Diese Tatsache sei ausdrücklich festgehalten, nachdem unlängst von gewisser militärischer Seite versucht wurde, die Bedeutung der Eisenbahnen abzuschwächen und ihre Leistungen anzuzweifeln. Ohne Schienenwege könnte unser Land heute nicht mehr auskommen.

Karl Rolli

Literatur und Quellen:

G. Appenzeller: Geschichte der Schweiz. Binnenschiffahrt. Solothurn 1922.
E. Audétat: Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter. Langensalza 1921.
G. Baumann: Das bernische Strassenwesen bis 1798. Diss. 1924.
P. Schneeberger: Gedenkschriftzum 50jährigen Bestehen der Langenthal-Jura-Bahn. 1957.
Karl H. Flatt: Handel und Verkehr der Stadt Wangen a.d.A., Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde. 1957, Nr. 1.
Dr. Frey: Wasserfallenbahn. Volkswirtschaftliche Untersuchung. 2. Auflage 1901.
Dr. Schütz: Unsere Eisenbahnen im Dienste des Landes, 1944.
Denkschrift der Langenthal-Huttwil-Bahn, 1889–1939.
Eidg. Verkehrsstatistik.
Geschäftsberichte der Schweiz. Centralbahn.
Geschäftsberichte der LHB und VHB.
Wasserfallenbahn, Konzessionsgesuch Liestal-Balsthal, 1899.