

Zeitschrift:	Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland
Herausgeber:	Jahrbuch Oberaargau
Band:	51 (2008)
Artikel:	Ein "Lisi" zwischen Herzogenbuchsee und Zofingen? : Vor 100 Jahren : die Projekte für schmalspurige Eisenbahnen Langenthal-Herzogenbuchsee und Langenthal-Zofingen
Autor:	Schneeberger, Paul F.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1071341

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: 16.01.2026

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

Ein «Lisi» zwischen Herzogenbuchsee und Zofingen?

Vor 100 Jahren: Die Projekte für schmalspurige Eisenbahnen Langenthal–Herzogenbuchsee und Langenthal–Zofingen

Paul F. Schneeberger

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist erfolglos versucht worden, die Normalspur-Eisenbahnlücke zwischen Zofingen und Lyss durch Schmalspurbahnen zu schliessen. Nachdem im «Jahrbuch des Oberaargaus» 2005 die Geschichte des Normalspurprojektes nachgezeichnet wurde, ergänzt der folgende Beitrag diese um die zwei Projekte, die für Langenthal von besonderer Bedeutung gewesen wären, nämlich Langenthal–Herzogenbuchsee und Langenthal–Zofingen.

Das Konzessionsgesuch Langenthal–Herzogenbuchsee

Er trägt das Datum des 14. November 1908, der handgeschriebene Brief, in dessen «Anlage» Gottfried Rufener dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement (EPED) die Akten betreffend Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Eisenbahn von Langenthal nach Herzogenbuchsee zuhanden der h. Bundesversammlung übermittelte, und zwar «mit dem höflichen Ersuchen um Entgegennahme und Ueberweisung derselben an die zuständigen Behörden & Erledigung der Angelegenheit». Rufener, Grossrat aus Langenthal, war zugleich Präsident des Verwaltungsrates und der Direktion der am 26. Oktober 1907 eröffneten Langenthal-Jura-Bahn (LJB; Strecke Langenthal–Aarwangen–Niederbipp–Oensingen Dorf).

Die Akten, die Rufener übermittelte, enthielten u.a. ein «Konzessionsgesuch», datiert vom 31. Oktober 1908, unterzeichnet von G. Rufener, Grossrat, als Konzessionsbewerber, und L. Kürsteiner (St. Gallen) als Ingenieur. Im Ingress wird ausgeführt, es werde zuhanden einer zu bilden-

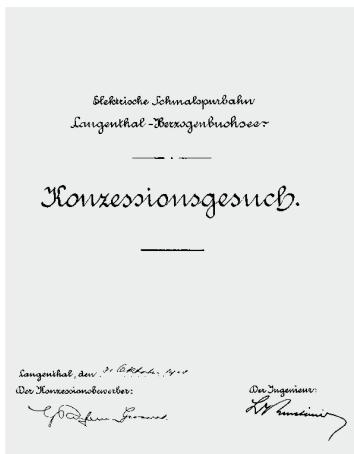


Abb. 1: Titelseite des Konzessionsgesuches für eine elektrische Schmalspurbahn Langenthal–Herzogenbuchsee vom 31. Oktober 1908 (Sammlung Verfasser)

den Aktiengesellschaft um Erteilung der Bundeskonzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn mit Meterspur vom Bahnhof Langenthal zur Station Herzogenbuchsee und eines Verbindungsgeleises vom Bahnhof Langenthal zur bestehenden Schmalspurbahn-Station der Langenthal-Jura-Bahn daselbst ersucht. Zur Begründung des Gesuches wird unter «Allgemeines» ausgeführt, die Eisenbahn Langenthal–Herzogenbuchsee bilde ein Teilstück der Anfang der 70er Jahre begonnenen und in westlicher Richtung bis Zofingen verlängerten Nationalbahn. Am 22. September 1873 habe die Bundesversammlung einem Initiativkomitee die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Zofingen nach Lyss über Langenthal und Herzogenbuchsee als dem westlichsten Teil der Nationalbahn und Endstück derselben erteilt. Dieses Projekt sei jedoch nicht ausgeführt worden und die Konzession von 1873 sei erloschen. Am 22. Dezember 1903 sei einem Initiativkomitee für die Strecke Lyss–Herzogenbuchsee indessen neuerdings eine Konzession erteilt worden, und es sei bekannt, dass dieses Initiativkomitee mit der Ausarbeitung von Bauplänen für eine elektrische Schmalspurbahn beschäftigt sei.

Das Gegenstand des Gesuches vom 31. Oktober 1908 bildende Projekt einer Bahn von Langenthal nach Herzogenbuchsee soll nun die Idee der seinerzeit konzessionierten Nationalbahn wieder aufnehmen und als elektrisch betriebene Schmalspurbahn einerseits an die seit dem 26. Oktober 1907 in Betrieb stehende LJB und andererseits an die erwähnte elektrische Bahn von Herzogenbuchsee nach Lyss anschliessen. Die technischen Normalien dieser als oberaargauisches Schmalspurnetz nach und nach auszubauenden Bahnen sollen mit denjenigen der LJB identisch sein. Darüber hinaus sei eine Betriebsgemeinschaft dieser Linien in Aussicht genommen. Mit Bezug auf die wirtschaftliche Bedeutung der Linie Langenthal–Herzogenbuchsee wird insbesondere «auf den seit altersher bestehenden regen Lokalverkehr» zwischen den Gemeinden Bleienbach, Thörigen, Bettenhausen und Bollodingen unter sich und namentlich mit Langenthal, dem Haupt-Marktort der Gegend, und mit Herzogenbuchsee hingewiesen. Im Weiteren seien die Bewohner der zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee liegenden Gemeinden durch die Post «höchst ungenügend» bedient und wünschten dringend eine «rasche und mehrfache Beförderungsgelegenheit» zu den Schnellzugsstationen Langenthal und Herzogenbuchsee.



Abb. 2: Gottfried Rufener, Landwirt und Gutsbesitzer, Gemeindepräsident und Grossrat.
Aus: Geiser, Die Ersparniskasse des Amtsbezirks Aarwangen 1923, S. 208

Schliesslich sei aufgrund der Betriebsergebnisse der LJB «mit Sicherheit anzunehmen», dass die Linie «bei richtiger Finanzierung lebensfähig» sein werde.

Unter «Technisches» wird die projektierte Linie näher beschrieben. Sie sollte ihren Anfang – ohne nähere Angabe – «beim Bahnhof Langenthal der SBB» nehmen und hernach die Ringstrasse und das für deren Verlängerung vorgesehene Gebiet benützen. Die Langenthal-Huttwil-Bahn (LHB) sollte à niveau gekreuzt werden, worauf sich die Bahn nach Berührungen der Gemeinden Bleienbach, Thörigen, Bettenhausen und Bollodingen «dem Bundesbahngleise zugewendet» hätte, «um parallel mit demselben in die Station Herzogenbuchsee eingeführt zu werden». Auffallend eingehende Ausführungen sind schon im Konzessionsgesuch der Frage gewidmet, wie die projektierte Linie Langenthal–Herzogenbuchsee in Langenthal mit der Depotanlage der Langenthal-Jura-Bahn verbunden werden sollte. Unter «Allgemeines» wird darauf hingewiesen, zu dieser Frage seien Studien im Gange und dass sie «in selbständiger Weise eine Lösung erfahren» solle. Unter «Technisches» wird etwas konkreter ausgeführt, ein Verbindungsgeleise vom Bahnhof Langenthal zur Schmalspurbahn-Station der LJB solle mittelst Über- oder Unterführung des Bahnhofgebietes bewerkstelligt werden, und zwar unter Mitbenützung einer projektierten Strassenkreuzung des Bahnhofes. Die Maximalneigung des Verbindungsgeleises wurde mit 60 Promille in Aussicht genommen.

Für die Mitbenützung der Strasse auf dem Gebiet der Gemeinde Langenthal sei die Bewilligung von der zuständigen Behörde bereits erteilt worden und, bezüglich Rollmaterial, würden – wie bei der LJB – zwei- und vierachsige Motorwagen beschafft. Abschliessend enthielt das Konzessionsgesuch noch einen summarischen Kostenvoranschlag.

Briefverkehr mit dem Eisenbahndepartement

Das EPED reagierte umgehend auf das Gesuch und brachte mit Schreiben vom 9. Dezember 1908 schon einige kritische Bemerkungen an. So verlangte es etwa, dass mit den berührten Bahnverwaltungen – als da waren: SBB, LJB und LHB – rechtzeitig Übereinkommen zu treffen seien; zudem müsse die Umformerstation der LJB verstärkt werden. Überdies

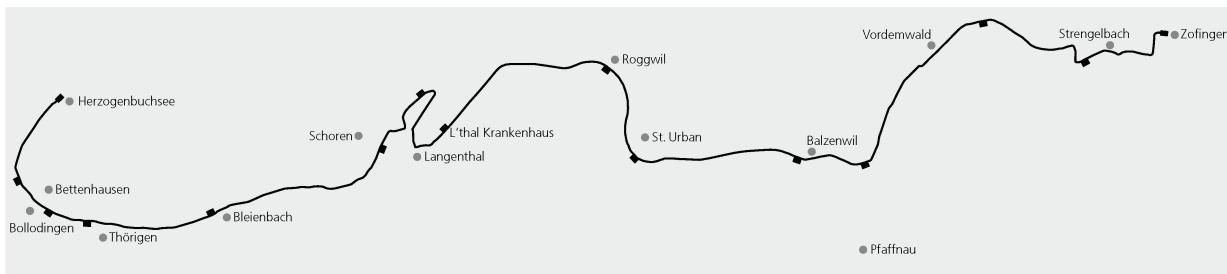


Abb. 3: Streckenführung der projektierten Schmalspurbahnen Langenthal–Herzogenbuchsee und Langenthal–Zofingen

wurde der vorgesehene Rollmaterialbestand als zu knapp bezeichnet, und es seien ausschliesslich vierachsige Motorwagen zu beschaffen, mithin kein Zweiachsler.

Gottfried Rufener unterbreitete dem EPED mit Schreiben vom 22. Dezember 1908 «Lösungsvorschläge». Insbesondere sei beabsichtigt, bezüglich eines Verbindungsgeleises zwischen den Anlagen der LJB in Langenthal und der projektierten Bahn Langenthal–Herzogenbuchsee die definitive Bauvorlage erst erstellen zu lassen, wenn die seit längerer Zeit pendente Frage einer Strassenunter- oder -überführung im Bahnhof Langenthal abgeklärt sein werde. Die Gemeinde Langenthal stehe im Begriff, die Angelegenheit demnächst «in Fluss zu bringen» und habe zu diesem Zweck ein Projekt ausarbeiten lassen. Dass schon beim Bau der LJB deren Ausgangspunkt in Langenthal eigentlich nicht befriedigte, ist einer kleinen, zur Eröffnung der LJB erschienenen Werbeschrift zu entnehmen, heisst es doch da: «Die Langenthal-Jura-Bahn nimmt ihren Anfang nördlich des Bahnhofes Langenthal. Leider war die Einführung der Bahn ... ins Dorf selbst nicht möglich, da eine Niveaumarkierung mit den Geleisen der Bundesbahnen nicht gestattet wurde, und eine Unterführung längeres Studium erfordern und bedeutende Kosten verursachen wird. Man wird sich also noch einige Zeit gedulden müssen, und in dieser Erwägung hat auch die LJB auf eigenem Terrain ein einfaches, stilvoll gehaltenes Stationsgebäude erstellt.»

Diese «einige Zeit» dauerte übrigens gut 60 Jahre, d.h. bis am 10. September 1968 den Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) im Rahmen eines Umbaues des SBB-Bahnhofes Langenthal daselbst ein eigener Perron zugewiesen werden konnte. Zu der ursprünglich vorgesehenen Einführung der LJB ins Dorf kam es in Langenthal – im Gegensatz zu Oensingen – somit nie.

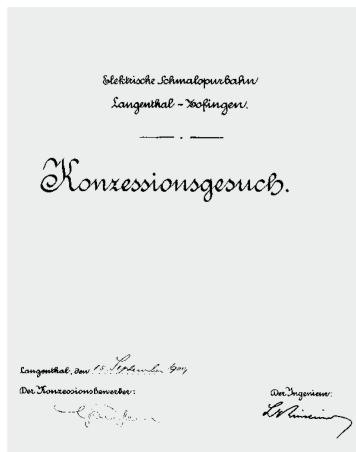


Abb. 4: Titelseite des Konzessionsgesuches für eine elektrische Schmalspurbahn Langenthal–Zofingen vom 15. September 1909 (Staatsarchiv Aargau)

Schon am 20. November 1908 überwies das EPED das Konzessionsgesuch dem Regierungsrat des Kantons Bern zur Vernehmlassung, mit dem Ergebnis, dass dieser am 11. März 1909 zur Kenntnis zu bringen sich beeindruckte, dass ihm – nach «Einvernahme» der interessierten Gemeinden – die Vorlage zu keinen Einwendungen Anlass gebe.

Das Konzessionsgesuch Langenthal–Zofingen

Erneut einem handgeschriebenen Brief «beigeschlossen», diesmal vom 14. September 1909, übermittelte Gottfried Rufener dem EPED die Akten zu einem Konzessionsgesuch für eine schmalspurige elektrische Eisenbahn vom Bahnhof Langenthal zur Station Zofingen und eines Verbindungsgeleises vom Bahnhof Langenthal zu den Depotanlagen der LJB «daselbst». Dabei fällt auf, dass in der Begründung dieses Gesuches die Strecke Langenthal–Herzogenbuchsee gemäss Gesuch vom 31. Oktober 1908 bloss noch als Ergänzung der Strecke Langenthal–Zofingen bezeichnet wird. Zur wirtschaftlichen Bedeutung einer Linie Langenthal–Zofingen wird auf den regen Verkehr verwiesen, der seit Jahrzehnten zwischen den beiden Markt- und Handelsplätzen bestehe. «Die Wünschbarkeit einer rationellen Verbindung beider, dato ca. 6000 Seelen zählenden Bezirkshauptorte wurde seit Jahren hüben und drüben als ein dringendes Bedürfnis bezeichnet und die Realisierung dieses Gedankens wird bestimmt früher oder später kommen müssen.»

In Langenthal habe die Linie noch eine ganz besondere lokale Bedeutung, indem sie, da sie vom Bahnhof weg den Ort «seiner Mitte nach» durchschneide, als Tramway gute Dienste leiste, was einem Bedürfnis entspreche.

Für das 2500 Einwohner zählende Roggwil bringe die Linie einen bequemen Anschluss an die Schnellzugsstation Langenthal, befände sich die SBB-Station Roggwil doch $2\frac{1}{2}$ Kilometer vom Dorf entfernt. Da die Linie zwischen St. Urban und Zofingen auf luzernischem und aargauischem Kantonsgebiet über Balzenwil, Pfaffnau, Vordemwald, Ramoos und Strengelbach nach der SBB-Station Zofingen projektiert war, wurden auch die Regierungen der Kantone Luzern und Aargau in die Vernehmlassung zum Projekt einbezogen.

Am 15. Oktober 1909 liess der Regierungsrat des Kantons Aargau das EPED wissen, dass gegen das Projekt zwar keine Einwendung erhoben werde, aber für die Benützung der Landstrasse von der Strengelbacherstrasse in Zofingen bis zum Tannenbaum in Vordemwald eine besondere aargauische Konzession vorbehalten bleibe. Die Formulierung der Stellungnahme, es würde gegen das Projekt keine Einwendung erhoben, verhehlt indessen, dass im Kanton Aargau und insbesondere in der Region Zofingen erkleckliche Bedenken dagegen bestanden. Diese fanden ihren Ausdruck in zwei Berichten des Baudirektors des Kantons Aargau an den Regierungsrat vom 10. Dezember 1908 und 14. Oktober 1909. Darin hatte sich jener zum Gesuch Gottfried Rufeners betreffend Strassenbenützung «für das Tram Zofingen–Langenthal» vom 6. Oktober 1908 und zum Konzessionsgesuch zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn Zofingen–Langenthal vom 14. September 1909 zu äussern. Er führte u.a. Folgendes aus: «Selbst die Stadt Zofingen hat noch genug an alten Verpflichtungen» – darunter zu verstehen sind wohl die Schulden aus dem Nationalbahn-Debakel –, «und was für ein grosser Verkehr die Bahn nach Langenthal speisen soll, ist nicht zu ersehen. Im Vergleich zum Wynen- und Suhrental ist es ganz trostlos, wie wenig Wohnstätten an der Linie liegen und wie wenig auf der Strasse, die ungefähr der zukünftigen Linie parallel geht, verkehrt wird. Die Gemeinde Zofingen wird sich schwer für das Projekt erwärmen, und eingezogene Erkundigungen haben diese Annahme auch bestätigt. Das Zustandekommen der projektierten Bahn halte ich daher in absehbarer Zeit für nicht wahrscheinlich.

Überhaupt wäre vom finanziellen und volkswirtschaftlichen als auch vom aargauisch-kantonalen Standpunkte aus Verschiedenes gegen die projektierte Bahn einzuwenden. Doch kann man sich im gegenwärtigen Zeitpunkt weitere Erörterungen hierüber füglich ersparen und sie verschieben bis zu dem Moment, da der Kanton um finanzielle Unterstützung des Unternehmens angegangen wird. Dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, um der volkswirtschaftlichen und finanziellen Seite der Frage etwas näher zu treten.»

Der Regierungsrat des Kantons Luzern seinerseits verwies in seiner Vernehmlassung vom 29. Dezember 1909 auf eine Stellungnahme des Gemeinderates von Pfaffnau vom 9. Dezember, wonach dieser die Bahnverbindung begrüsse, sich aber für eine Schmalspurbahn «nicht sehr

Abb. 4: Das «stilvoll gehaltene» Aufnahmgebäude der LJB-Station in Langenthal, wie es sich am 25. Oktober 1907, dem Tag der Einweihung, präsentierte; es hätte auch den Linien Langenthal–Hergenbuchsee und Langenthal–Zofingen dienen sollen (Foto J. Gschwend; Sammlung Verfasser)



begeistern» könne und mit Rücksicht auf den Güterverkehr, dem weit grössere Bedeutung zukomme als dem Personenverkehr, eine Normalspurbahn lieber gesehen hätte. Ferner wünsche er, dass von Kilometer acht an das Geleise südlicher gelegt werde, damit die Station Pfaffnau südlich der Boweid auf Gebiet seiner Gemeinde zu liegen komme. Gegen die Erteilung der Konzession habe der Regierungsrat indessen nichts einzuwenden.

Das EPED ersuchte am 20. Januar 1910 den Konzessionbewerber, Gottfried Rufener, sich zum Wunsch der Gemeinde Pfaffnau zu äussern. Dies erübrigte sich, hatte er doch mit Schreiben vom 5. gleichen Monats schon das Baudepartement des Kantons Luzern wissen lassen, dass – wenn einmal der Zeitpunkt zur Ausarbeitung der allgemeinen Bauvorlage gekommen sein werde – eine Linienführung festgelegt würde, die den dannzumaligen Bedürfnissen in allen Teilen gerecht werde. Rufener wies zudem noch darauf hin, Konzessionsbewerber sei «nämlich» der Gemeinderat von Langenthal und er – Rufener – besorge die notwendigen Eingaben. Im Übrigen werde die Konzession nachgesucht, «um zu verhindern, dass eine solche zu spekulativen Zwecken von dritter Seite erworben werde». Mit diesem Hinweis bezog sich Rufener auf

einen Bericht, den er in der Sitzung vom 16. Dezember 1907 dem Gemeinderat Langenthal über verschiedene Eisenbahnfragen – namentlich über die Fortsetzung der elektrischen Schmalspurbahn über Roggwil nach Zofingen und über Bleienbach nach Herzogenbuchsee – erstattet hatte und aufgrund dessen der Gemeinderat davon Kenntnis nahm, Herr Rufener werde die «nötigen Vorarbeiten» von sich aus vornehmen und sich um die bezüglichen Konzessionen bewerben. Diese sollten jedoch später den «beteiligten Gemeinden» zum Selbstkostenpreis abgetreten werden.

Funkstille

Mit seiner Äusserung vom 5. Januar 1910 deutete Rufener diskret an, dass das Schmalspurbahn-Projekt Langenthal–Zofingen möglicherweise durch eine andere Idee in den Hintergrund gedrängt oder sogar obsolet werden könnte, hatte doch 1909 die Dezember-Gemeindeversammlung von Melchnau einem Initiativkomitee einen Kredit zur Ausarbeitung eines generellen Projektes für eine elektrische Schmalspurbahn von Langenthal über Roggwil, St. Urban und Untersteckholz nach Melchnau eröffnet.

Während dieses Projekt – übrigens unter massgeblicher Mitwirkung Rufeners – zügig vorangetrieben wurde (Erteilung der Konzession am 12. März 1912; konstituierende Generalversammlung der Langenthal-Melchnau-Bahn AG am 21. April 1912), kehrte mit Bezug auf die Projekte Langenthal–Herzogenbuchsee und Langenthal–Zofingen Ruhe ein. Dies veranlasste das EPED, am 24. Oktober 1913 wie folgt an Rufener zu gelangen: «Im September 1909 haben Sie die Konzessionsgesuche für Schmalspurbahnen von Langenthal nach Zofingen und nach Herzogenbuchsee eingereicht. Da die beiden Gesuche seit ca. vier Jahren nicht weiter verfolgt worden sind, müssen wir annehmen, dass die Weiterbehandlung derselben auf erhebliche Schwierigkeiten gestossen ist. Wir erlauben uns daher, Sie hiermit anzufragen, ob Sie die beiden Konzessionsbegehren überhaupt weiter zu verfolgen gedenken. Sollten wir bis Ende des Jahres nicht im Besitze Ihrer Rückäusserung sein, so würden wir die fraglichen Konzessionsgesuche als gegenstandslos abschreiben.»

Rufener benötigte jedoch keine Bedenkfrist, sondern antwortete dem EPED postwendend, d.h. am 26. Oktober, wie folgt:
«Herr Bundesrat!

In höflicher Beantwortung Ihrer geschätzten Zuschrift vom 24. ct. beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, dass ich gegen die Abschreibung der beiden bei Ihnen liegenden Konzessions-Gesuche für Schmalspurbahnen von Langenthal nach Zofingen und nach Herzogenbuchsee keine Einwendung erhebe.

Ich gewärtige die Rücksendung allfällig noch bei Ihrem Depart. liegenden Akten
und zeichne
Hochachtungsvoll
Rufener, Grossrat»

Epilog

Worin bestanden denn die «erheblichen Schwierigkeiten», die das EPED als vermuteten Grund für die ausgebliebene Weiterbearbeitung der Konzessionsgesuche seitens des Gesuchstellers erwähnte? Da ist erstens einmal der Umstand, dass keine wirklich interessierte Gemeinde hinter den Projekten stand; dies im Gegensatz zu den Schmalspurbahnen Langenthal–Oensingen und Langenthal–Melchnau, fanden doch am 8. Mai 1905 in Aarwangen und am 19. Februar 1911 in Melchnau Volksversammlungen statt, an welchen je eine das entsprechende Bahnprojekt vehement befürwortende Resolution verabschiedet wurde. Diese Kundgebungen verfehlten ihre Wirkung nicht, was nicht zuletzt auch daraus ersichtlich ist, dass an den genannten Orten, am 25. Oktober 1907 und am 5. Oktober 1917, Grund dazu bestand, im Rahmen der Eröffnungsfeiern für die LJB und die LMB Festbankette zu veranstalten.

Zum Zweiten war offenbar nicht erkannt worden, dass die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung der Nationalbahn-Idee – und dazu noch in schmalspuriger Version – zu Beginn des 20. Jahrhunderts völlig fehlten. Und zum Dritten entsprach das Projekt der Langenthal-Melchnau-Bahn durchaus auch dem Bestreben, das Geschäftsfeld der Langenthal-Jura-Bahn auszuweiten, ein Bestreben, das im Verlaufe des abgebrochenen Verfahrens zur Erteilung einer Schmalspurbahn-Konzession

für eine Linie Zofingen–Langenthal–Herzogenbuchsee ständig durchschimmerte.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass die seinerzeitige Herzogenbuchsee-Wangen-Jura-Bahn (ab 1925: Oberaargauische Automobilkurse AG; heute Aare Seeland mobil AG) am 1. Juni 1917 eine Automobilstrecke Herzogenbuchsee–Bleienbach–Langenthal in Betrieb nahm.

Bezeichnend ist schliesslich auch ein an den Regierungsrat des Kantons Luzern adressiertes Schreiben des Handwerker- & Gewerbe-Vereins Reiden & Umgebung vom 2. September 1919, worin dieser fordert, es sei im Gange befindlichen Bestrebungen für ein Bahnprojekt Zofingen–Vordemwald–Pfaffnau–Roggiswil–St. Urban entgegenzutreten, würde doch durch eine solche Bahn sämtlicher Verkehr der erwähnten luzernischen Gemeinden «in den Aargau abgeleitet». Der Verein befasse sich daher mit der Frage einer Automobilverbindung Reiden–Pfaffnau–Roggiswil–St. Urban und ersuche diesbezüglich um tatkräftige Unterstützung seitens des Regierungsrates. Unmittelbare Aktivitäten der angegangenen Behörde löste die Intervention des Vereins offenbar keine aus, erfolgte die Inbetriebnahme der geforderten Automobillinie doch erst am 1. März 1926.

Dass die Frage einer direkten Bahnverbindung Langenthal–Zofingen (nunmehr über die Verbindungsleitung Aarburg) auch heute noch diskutiert wird, zeigt der Umstand, dass der Ausschuss der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau Anfang Mai 2008 befand, ein Versuchsbetrieb von Langenthal nach Zofingen bringe nichts, sei doch das Potential nicht vorhanden.