Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 5 (1943)

Artikel: Das Wiggertal erlebt das Eisenbahnzeitalter
Autor: Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718140

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: 11.08.2025

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

Das Wiggertal erlebt das Eisenbahnzeitalter

HANS MARTI, WIKON

Die Französische Revolution mit ihren gewaltigen geistigen und politischen Umwälzungen brachte mit ihrem freiern Geist auch eine nie geahnte wirtschaftliche Revolution. In fast jeder Beziehung leitete sie ein neues Zeitalter ein. Die gewaltigen Fortschritte ermöglichte erst ein neues Verkehrsmittel: die Eisenbahn. Sie bezwang in kurzem die Welt, verkürzte Distanzen, die noch wenige Jahre vorher phantastisch erschienen, vermittelte einen unglaublich grossen Güteraustausch und befruchtete somit Industrie und Gewerbe. Die Eisenbahn wurde das Rückenmark des Verkehrswesens. Ihre Linien waren und sind die Adern, die unser Land an das grosse europäische Verkehrsnetz anschliessen und alle Volksschichten in einen ständig neu belebenden Kontakt bringen. Die Eisenbahn brachte Arbeit und Brot und wurde Kulturträgerin. Bis der heutige Ausbau unseres Eisenbahnwesens erreicht war, bedurfte es aber zahlloser Kämpfe, Rückschläge, Gärungen und Klärungen. Obwohl man in der Schweiz dem neuen Vehikel von Anfang an grosse Bedeutung und Sympathie entgegenbrachte, so waren doch bedeutende Volksschichten noch nicht reif dafür. Zudem lag die Schweiz in jenen Tagen in der Geburtsstunde zum Bundesstaat. Erst nach ihrer glücklichen Ueberstehung konnten längst fällige gesamtschweizerische Aufgaben gemeinsam gelöst oder doch ihrem Ziele näher gebracht werden. Unter diesen stand selbstverständlich der Bau von Eisenbahnen an erster Stelle. Bekanntlich wurde er im ersten Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 Kantonen und Privaten überlassen. Obwohl dann in verhältnismässig kurzer Zeit die hauptsächlichsten Linien gebaut waren, fehlte es doch von Anfang an an einer einheitlichen Planung. Anderseits aber tauchte eine Unmenge unbrauchbarer, ja geradezu unmöglicher Projekte auf. Viele liefen einander direkt zuwider. Die Anfänge des schweizerischen Eisen-

bahnwesens bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren von einem ausgeprägten Kantönli- und Oertligeist gekennzeichnet.

Dieser eigentümliche „Segen" wurde auch in besonders hohem Masse dem Wiggertal zuteil. Gleich zu Beginn der ersten Eisenbahnbestrebungen gelangte es in das Blickfeld des Interesses. Dies um so mehr, als die ursprüngliche Eisenbahnplanung fallen gelassen wurde. Diese sah ein Dreieck Basel—Zürich—Bern vor. Von und zwischen diesen Linien sollte sich das weitere Eisenbahnnetz strahlenmässig auf die ganze Schweiz verteilen. Der Vorschlag stammte von den zugezogenen englischen Experten Stephenson und H. Swinburne. Vor allem strebte Basel von Anfang an eine Eisenbahnverbindung Richtung Süden: Hauenstein—Olten (hier sollten die Linien von Zürich und Bern einmünden)—Luzern—Gotthard an. Diese Idee war nichts anderes als die Beibehaltung einer alten Verkehrstradition und zugleich des alten Weges. So war es selbstverständlich, dass das Wiggertal in diese Verkehrsader eingeschaltet wurde. In Wirklichkeit war es nur eine Umwertung eines alten Begriffes auf die neue Zeitlage; denn unser Tal bildete schon seit Jahrhunderten einen Teil des Weges Gotthard—Luzern—Basel. Im Jahre 1853 konstituierte sich, mit Sitz in Basel, die Schweizerische Centralbahn, nachgenannt SCB. Sofort wurden verschiedene Projekte ausgearbeitet, die Vorarbeiten energisch an die Hand genommen und für etliche Linien die Konzessionen in den einschlägigen Kantonen erwirkt, so unter andern auch für eine Linie Olten—Bern und Aarburg—Luzern. Ein grosser Förderer der Centralbahn-Bestrebungen in hiesiger Gegend war Oberst Siegfried aus Zofingen. Nach und nach konnten folgende Linien dem Betriebe übergeben werden: am 9. Juni 1856 Olten—Aarburg, am 1. Mai 1857 Aarburg—Herzogenbuchsee, am 16. Juni 1857 Herzogenbuchsee—Bern, am 9. Juni 1856 Aarburg—Emmenbrücke und am 1. Juni 1859 Emmenbrücke—Luzern. Somit war die grosse Richtlinie für die weitere Verkehrsentwicklung innerhalb dieses Raumes in groben Zügen gegeben. Vor allem der obere Teil des Wiggertales, der Oberaargau wie auch das Unteremmental hatten sich nun im Ausbau ihres Eisenbahnnetzes weitgehend nach den schon bestehenden Hauptlinien auszurichten. Wenn es in der Folge später auch nicht an grossen Konkurrenzprojekten sowohl in der Längs- wie in der Querrichtung fehlte, so vermochten sie sich auf die Dauer, wie die Praxis zeigte, nicht durchzusetzen. Obwohl hier bloss eine summarische Abhandlung der Entwicklung des Eisenbahnwesens im Wiggertal geboten werden kann, müssen wir doch den nähern und weitern damit zusammenhängenden Ablauf kurz streifen, da bekanntlich Verkehrsinteressen von solcher Grösse und Vielgestaltigkeit nicht an

einem bestimmten Punkt beginnen und endigen, sondern aufs engste mit den geographischen Gebieten der nähern und weitern Umgebung verflochten sind. Bereits die Führung der Linie Olten—Luzern brachte die Gemüter in Bewegung. In Abweichung von der heutigen Lage stand die Führung der Linie von Dagmersellen über Uffikon—Buchs—Sursee dem rechten Sempachersee-ufer entlang in Diskussion. Das endgültig bereinigte Projekt wurde dann aber vom luzernischen Grossen Rat ausdrücklich von Sursee über Willisau—Wolhusen—Luzern konzessioniert. Erst nach hartnäckiger Opposition der Einwohner der Gegend des Sempacher Sees und Rothenburgs drang die heute bestehende Planung durch. Das Luzerner Hinterland und das obere Wiggertal waren somit bereits um „ihre erste Eisenbahn" betrogen worden. Vor allem die „Metropole" Willisau suchte nach den ersten gescheiterten Bemühungen einen Anschluss nach der SCB. zu erreichen. In einer im Jahre 1860 abgehaltenen Volksversammlung in Willisau wurde der Beschluss gefasst, dass an die vom Kanton Luzern zu leistende Subvention an die Ost-West-Bahn (Linie Bern—Langnau—Wolhusen—Luzern) die Bedingung zu knüpfen sei, dass die betreffende Eisenbahngesellschaft eine Pferdebahn (!) Wauwil—Willisau zu erstellen habe. Heute werden wir wohl kaum mehr als ein spöttisches Lächeln für diesen Eisenbahntyp übrig haben. Aber in der Tat wurden unter anderm in Oesterreich solche Konstruktionen ausgeführt. Aus der Resolution geht aber deutlich genug die damalige Einstellung zum Eisenbahnwesen hervor. Das Projekt selbst kam nie über das Unterhandlungsstadium hinaus.

Die Ost-West-Bahngesellschaft, die nun inzwischen den Bau der Linie Bern—Langnau—Luzern betrieb, geriet bald in arge finanzielle Bedrängnis, so dass die Arbeiten für einmal eingestellt werden mussten. Die Linie konnte vorläufig nur bis Langnau betrieben werden (1864). Nachdem die weitere Geldbeschaffung auf Schwierigkeiten stiess, suchte das Hinterland seine Eisenbahnpläne mit jenen der Ost-West-Bahn in Einklang zu bringen. Im Jahre 1866 wurde wiederum eine Volksversammlung nach Huttwil einberufen mit dem Zweck, die Eisenbahnbestrebungen im Hinterland und angrenzenden Oberaargau und Unteremmental gemeinsam nach Kräften zu fördern und gleichzeitig den Staat an der Weiterführung der Linie Langnau—Luzern zu interessieren, und zwar über Emmenmatt—Huttwil—Willisau—Wolhusen—Luzern statt durchs Entlebuch. Diese Bestrebungen fanden aber wenig Gehör, da die Linie Bern—Luzern bedeutend verlängert worden wäre und aus begreiflichen Gründen das Entlebuch dagegen war. Gleichzeitig strebte Willisau nach wie vor eine Verbindungsbahn von Wolhusen nach der SCB., ent-

weder nach Nebikon oder Wauwil, an. Diese Linie wurde im Jahre 1871 konzessioniert. Da eine Finanzierung vorläufig nicht möglich war, konnte sowohl weder beim einen noch andern Projekt an eine Ausführung gedacht werden. Sie gerieten zudem bald ins Hintertreffen; denn bereits im Jahre 1870 tauchte das grosse Projekt einer Jura—Gotthard-Bahn auf, die unter anderm den Oberaargau und das Luzerner Hinterland durchqueren sollte.

Mit dem Zustandekommen des sogenannten Gotthardvertrages im Jahre 1869 hatte man den Gotthard zur Durchquerung der Alpen gewählt. Jetzt begann auch gleichzeitig die zweite grosse Eisenbahnbauperiode. Ein wahres Eisenbahnfieber erfasste unsere Gaue. Die SCB. und die Nordostbahn, genannt NOB., mit Sitz in Zürich, suchten sich fast sämtliche Zufahrtslinien zum Gotthard zu sichern. Gleichzeitig hatten sich die mächtigen Herren der stolzen Privatbahnen sowohl durch ihre Tarifpolitik wie auch ihre oft mehr als zweifelhaften Finanzgebaren viele Feinde zugezogen. So setzte denn eine Gegenströmung ein, die von sogenannten „Volksmännern" und Politikern tatkräftig gefördert wurde. Unter diesen Voraussetzungen entspann sich ein gewaltiger Eisenbahnkampf, der sich in vielen Fällen mehr von entfesselter politischer Leidenschaft als von wirtschaftlicher Notwendigkeit leiten liess. Besonders das Wiggertal mit seinem Raume Napf bis Jurahöhen geriet in das Kraftfeld der gewaltigen Auseinandersetzung. Dabei zeichnete sich eine Längsrichtung Bodensee—Genfer See und eine Querrichtung Nord—Süd ab. Beide Entwicklungen liessen ihre tragischen Spuren auf unserer Gegend zurück. Die beiden Strömungen mussten ihren Weg im verhältnismässig kleinen Raum unserer engern Heimat suchen, da die wenigen Talschaften einen einzig möglichen Durchlass boten.

Die Nord—Süd-Strömung oder die Idee einer Jura—Gotthard-Bahn fand zudem ihre Nahrung aus der Entwicklung des internationalen Geschehens. Im deutsch-französischen Krieg verlor Frankreich Elsass-Lothringen an das mächtig aufstrebende Deutsche Reich. Somit verlor Frankreich den direkten Anschluss in Basel und damit gleichzeitig die zu erwartende Verbindung via Schweiz nach Italien. Um sich vor den deutschen Zollschranken zu wahren und politisch eine grössere Bewegungsfreiheit zu erhalten, wurde bald in grösser und grösser werdenden nordfranzösischen Kreisen der Gedanke eines direkten, eigenen Anschlusses an das schweizerische Eisenbahnsystem wach. Interessierte schweizerische Kreise suchten sich diese Strömung nutzbar zu machen. In einer am 17. Dezember 1871 abgehaltenen Volksversammlung in der Kirche zu Langenthal wurde ein inter-

kantonales Komitee bestellt, das die Vorarbeiten für die Förderung einer Jura—Gotthard-Bahn energisch an die Hand zu nehmen hatte. An seiner Spitze standen Nationalrat Bützberger aus Langenthal und Oberst von Sonnenberg aus Luzern. Daneben aber wirkten sowohl im Komitee wie auch in der Aufklärung und Werbung des Volkes andere bedeutende National- und Ständeräte und prominente Politiker mit. Die Linie sollte von Belfort nach Delle, Pruntrut, Münster, Welschenrohr, Klus, Langenthal, Huttwil, Zell, Willisau, Wolhusen, Luzern, Stans, Buochs, Beckenried, Treib, Bauen, Altdorf führen. Die Gesamtlänge betrug rund 160 Kilometer. Der Kostenvoranschlag belief sich auf rund Fr. 43,000,000.—. Diesem neuen Schienenstrang war eine dreifache Aufgabe zugedacht. Er sollte als Transitlinie zwischen Frankreich und Italien und weiter Richtung Mittelmeer nach dem neu (1869) errichteten Suezkanal einerseits und Frankreich nach der Schweiz via Luzern, Thalwil, Arlberg, Wien, Budapest anderseits dienen. Daneben sollten grosse schweizerische Gebietsstreifen der Eisenbahn neu erschlossen werden.

Ebenfalls zu Beginn der siebziger Jahre suchte der Kanton Bern, der von jeher eine Eisenbahnpolitik eigener Prägung betrieb, die bereits bestehenden Linien weiter auszubauen und neue Projekte in Angriff zu nehmen. Auch Bern strebte mit allen Mitteln eine Verbindung zum Gotthard an. Bern hatte inzwischen das Teilstück Bern—Langnau von der Ost—West-Bahn, die infolge finanzieller Schwierigkeiten den Bau der Linie bis Luzern aufgeben musste, übernommen. Die SCB. suchte bereits im Jahre 1869 mit aller Energie dieses Teilstück zu pachten. Wahrscheinlich versuchte sie die drohende Konkurrenz zu bannen. Bern lehnte jedoch das Angebot rundweg ab. Ja es gelang ihm bald darauf, im Verein mit Luzern und den interessierten Gemeinden die Weiterführung der Linie durchs Entlebuch zu sichern. Die Linie wurde bereits im Jahre 1875 durchgehend unter dem Namen Entlebucher Bahn eröffnet.

Diese beiden Projekte drohten die Verkehrsgrundlagen der SCB. weitgehend zu gefährden. Fast der gesamte zu erwartende französische Verkehr, besonders jener nach Basel, aber auch ein grosser Teil des westschweizerischen nach der Zentralschweiz und der Transit durch die Schweiz Richtung Süden und Arlberg, schien die SCB. auf der Seite liegen zu lassen. In dieser kritischen Lage suchte die SCB. das Gesetz des Handelns an sich zu reissen. Sie wählte nun die Langenthal—Wauwil-Bahn. Das Wesentliche dieses Projektes lag darin, dass es zwischen ihrem eigenen Stammnetze eine möglichst kurze Querverbindung herstellen sollte, um die Distanzen von der West- und Nordwest-

schweiz Richtung Innerschweiz—Gotthard derart zu kürzen, dass der Wert der beiden Gegenprojekte stark herabgemindert wurde. Auf Grund des neuen Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872 wäre tatsächlich ein wesentlicher Teil des Verkehrs der Langenthal—Wauwil-Bahn und somit der SCB. zugeflossen, da dort der Grundsatz verankert war, dass der Verkehr stets über die kürzeste Route zu lenken sei. Obwohl die SCB. nicht über genügend ausgewiesene finanzielle Mittel verfügte, verlangte sie die Konzession gleichwohl, und sie wurde ihr unter gewissen Vorbehalten auch zugestanden. Das bereinigte Projekt sah folgende Linienführung vor: Die Bahn beginnt in Wauwil, folgt der Stammlinie auf 1,6 Km. Länge, zweigt dort südlich Richtung Ronmühle und heutigem Bürgerheim ab nach Schötz. Dort wird die gleichnamige Station erreicht. Ursprünglich war vorgesehen, den Wellberg zu traversieren, um die Linie zu verkürzen. Der Kosten halber und um die Station in möglichster Nähe des Dorfes zu errichten, wurde, teilweise auf Antrag des Schötzer Gemeinderates, diese Führung fallen gelassen. Auf ansteigendem Damm überquert die Bahn das Schötzer Feld Richtung Gläng, um dem linken Rickenbachtal entlang Ebersecken zuzueilen, wo ein Viadukt das vom Goldbach her einmündende Seitental überbrückt. Ungefähr zwei- bis dreihundert Meter hinterhalb Ebersecken wird die dortige Station errichtet. Nach weitern sieben- bis achthundert Metern mündet die Linie in den 2010 Meter langen Staltentunnel, der durch den Staltenberg führt. Die Gebirgsmasse steht am höchsten mit 105 Meter über dem Scheitel des Tunnels. Er wird auf 868 Meter eine Steigung von drei Promille erreichen, dann eine Gerade oder Horizontale von 103 Metern aufweisen und schliesslich auf 1039 Meter Länge sechs Promille fallen. Der Tunnel wird eine gerade Strecke sein. Er durchschneidet über dem Muschelsandfels gelagerten Sandfels der miozänen Meeresmolasse. Während die ganze Linie einspurig vorgesehen war, wurde der Tunnel doppelspurig geplant. Bei seinem Verlassen in Altbüron wendet sich die Linie in starkem Bogen Richtung Breite, wo die Station Altbüron zu stehen kommt. In weiterer stärkerer Krümmung geht es über hohem Damm dem Rothbach zu, zieht sich in geschweiftem Bogen dem Altbürer Feld entgegen, um der Blenggen entlang dem linken Talufer zu folgen und bei der Einmündung des Melchnauer Seitentales die Station Melchnau zu bilden. Von dort zieht sich die Linie weiter talabwärts durch den Untersteckholzer Wald nach Langenthal. Das Projekt sah durchgehenden Verkehr Bern—Luzern ohne Maschinenwechsel in Langenthal und Wauwil vor. Die Länge der Linie war mit 20,25 Kilometer geplant. Die Kosten wurden auf 6 600 000 Fr. veranschlagt. Im November des

Jahres 1874 wurde dann auch tatsächlich mit dem Bau begonnen und ein Jahr energisch am Tunneldurchstich gearbeitet. Sowohl auf der Ebersecker wie auf der Altbüner Seite wurde der Aushub zu Dämmen aufgeführt, deren Ueberreste heute noch gut sichtbar sind. Bei der Einstellung der Tunnelarbeiten im Jahre 1875 war ihr Stand folgender: Sohlenstollen 1314,5 Meter oder 65,4 Prozent; Firststollen 996,5 Meter oder 49,6 Prozent; Vollausbruch 506,7 Meter oder 25,2 Prozent; Ausmauerung 427 Meter oder 21,2 Prozent der Gesamtlänge des Tunnels von 2010 Meter.

Während hier und an vielen andern Orten der Eisenbahnbau in höchster Blüte stand, setzte doch Mitte der siebziger Jahre eine bis dahin unbekannte allgemeine Geschäftskrisis ein, von der besonders die schweizerischen Eisenbahnen hart betroffen wurden. Die Scheinkonjunktur, die dem deutsch-französischen Krieg gefolgt war, verblasste rasch. Die SCB. liess den Bau der Langenthal—Wauwil- wie der Wasserfallen-Bahn, die ebenfalls von ihr in Angriff genommen worden war, unverzüglich einstellen. Gegen eine mässige Entschädigung fand sich die schweizerische Baugesellschaft, die den Tunnelbau der Langenthal—Wauwil-Bahn übernommen hatte, ab. Für die interessierten Gemeinden bedeutete der fatale Ausgang des Bahnunternehmens eine schwere Enttäuschung. Die Entstehung und Inangriffnahme dieses Projektes, das zwar volkswirtschaftlich nie tragbar gewesen wäre, bedeutet durch den begonnenen Bau doch eines der wichtigsten Ereignisse im Eisenbahnzeitalter des oberen Wiggertales und Oberaargaus. Der Gesamtverlust belief sich auf 2 120 000 Franken, ein für die damaligen Verhältnisse sehr hoher Betrag [1]).

Nachdem die Verwirklichung der Jura—Gotthard-Bahn infolge finanzieller Schwierigkeiten vorläufig nicht denkbar war, die Entstehung der Langenthal—Wauwil-Bahn aber konkrete Formen annahm und ausserdem Willisau einen direkten Anschluss nach der SCB. noch immer erstrebte, suchte es seine Eisenbahninteressen mit jenen der Langenthal—Wauwil-Bahn in Einklang zu bringen. Das Projekt einer Verbindungsbahn wurde wieder akut. Die Linie sollte von Willisau nach Schötz und von dort gemeinsam mit der Langenthal—Wauwil-Bahn nach Wauwil geführt werden. Das Projekt hatte ab Schötz, weil schmalspurig, die Führung dreier Schienen vorgesehen. Die vertragliche Regelung mit der SCB. war bereits getroffen. Ebenso hatte sich das Unter-

---

[1]) Nähere Einzelheiten über dieses Projekt finden sich in der von mir verfassten, gelegentlich im „Willisauer Bote" erscheinenden Abhandlung: „Die Geschichte der Langental—Wauwil-Bahn".

nehmen unter dem Namen „Gesellschaft der Willisauer Bahn" in Willisau-Stadt konstituiert. Mit dem Scheitern der Langenthal—Wauwil-Bahn fiel aber auch dieses Projekt dahin. Die im Jahre 1875 einsetzende Krisis gab auch der Jura—Gotthard-Bahn den Todesstoss, so dass sich das Komitee im Jahre 1877 auflöste und sämtliche Akten, Pläne und Aktien im Staatsarchiv Luzern deponierte.

Während sich im obern Wiggertal der Ausfluss der grossen Auseinandersetzung Nord—Süd abspielte, wurde das untere Wiggertal, vor allem Zofingen, in den ebenso hartnäckig geführten Kampf der bereits angetönten Längsströmung hineingezogen. Vor allem in der Ostschweiz wurde der Gedanke einer zweiten Linie Bodensee—Genfer See wach. Aber überall im Mittelland fanden sich Männer, die teils politische Morgenluft witterten, um bei dieser Gelegenheit gegen die alten eingesessenen Politiker Sturm zu laufen, oder aber hofften, die Eisenbahninteressen ihrer Ort- oder Talschaften, die unberücksichtigt blieben, einen Schritt näher ihrer Verwirklichung zu bringen. Unter Zusammenfassung verschiedener Einzelprojekte entstand die Idee einer Schweizerischen Nationalbahn. Unter dem gleichen Namen konstituierte sich am 5. April 1875 eine Gesellschaft, welche den Bau der Linien Winterthur—Singen—Kreuzlingen und Winterthur—Zofingen bezweckte. Dabei waren die Kantone Zürich, Thurgau, die Stadtgemeinden Winterthur, Baden, Mellingen, Lenzburg, Zofingen und viele andere mehr mit grossen Beträgen beteiligt. Beim anfänglichen Auftauchen des grossen Projektes war die Führung der Linie zwar nicht über Zofingen geplant. Sie sollte vom Bodensee über Winterthur unter Umgehung von Zürich über Baden, Lenzburg nach Aarau gebaut werden. Von dort sollte sie sich dem linken Aareufer entlang Olten zuwenden, um von hier durch das Gäu, Richtung Solothurn—Lyss—Payerne—Genfer See geführt zu werden. Eine Querlinie sollte Yverdon mit Freiburg verbinden. Die bestehenden Hauptbahnen versuchten durch Aufnahme verschiedener lokaler Eisenbahnbesprechungen in ihr Bauprogramm ihren Einfluss in den verschiedenen Kantonen zu wahren. Der erste und wichtigste Schritt in diesem Abwehrkampf war die Uebernahme des Baues der Linie Olten—Solothurn—Lyss (Gäu-Bahn — Februar 1872). Gleich hatte sich aber auch in Aarau und dem grössten Teil des Aargaus eine Wandlung zugunsten der SCB. und NOB. vollzogen. Durch Verpflichtung zum Bau der Aargauischen Südbahn war es den beiden Gesellschaften gelungen, ihre Sympathien zu erhalten und gleichzeitig automatisch das Interesse von der Nationalbahn abzulenken, da dadurch die Eisenbahnwünsche weitgehend befriedigt waren. Somit gelang es der

SCB., die Nationalbahn auf ein wesentlich ungünstigeres Gelände abzudrängen. Unter diesen Umständen suchten sie nun ihre Fortsetzung von Aarau über Zofingen—St. Urban und weiter durch den Kanton Bern nach Lyss Richtung Westschweiz zu erreichen. Die Linie Baden—Lenzburg—Zofingen wurde am 6. September 1877 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft konnte aber ihren finanziellen Verpflichtungen bald nicht mehr genügen, da bereits Gelder, die für die Westsektion bestimmt waren, für die Ostsektion verwendet werden mussten. Die Beschaffung weiterer Geldmittel war unmöglich, da die interessierten Stadtgemeinden bereits über Gebühr beansprucht waren. Die Nationalbahn geriet somit nach kurzer Lebensdauer in Konkurs. Sowohl die Ost- wie die Westsektion gingen bei ihrer Versteigerung am 1. Juni und 1. Oktober 1880 an die NOB. über. Um die vier finanziell sehr schwer geschädigten Gemeinden vor dem Ruin zu bewahren, musste der Bund mit einem Darlehen helfend einspringen. Ihr Gemeindehaushalt belastete aber, durch den katastrophalen Ausgang dieses Bahnunternehmens bedingt, noch viele lange Jahre die steuerzahlenden Bürger. Besonders auch für Zofingen war die Lage eine tragische. Die mit so viel Leidenschaft aufgezogene Nationalbahn, oder „Nazi", wie sie heute in hiesiger Gegend mit fast ironischer Abkürzung genannt wird, hat in Zofingen ihr Ende gefunden. Abgesehen von der Erfassung eines gewissen Lokalverkehrs und dessen späteren Vermehrung durch erhöhte Industrieansiedelung, war sie doch in ihren grossen Zügen ein volkswirtschaftliches Unding, da sie gerade die wichtigsten Ortschaften auf der Seite liess. Durch einen weiteren Ausbau wäre das Unglück jedenfalls nur noch grösser geworden.

Inzwischen war die Verwirklichung der lokalen Eisenbahnbestrebungen des obern Wiggertales noch nicht über Projekte hinaus gereift. Nach all den vielen hartnäckigen und vergeblichen Bemühungen suchte Willisau wiederum sein direktes Anschlussprojekt an die SCB. in Fluss zu bringen. Vorerst wurde aus allen interessierten Gemeinden ein Komitee gegründet, um mit der nächstgelegenen SCB.-Station Nebikon ein Anschlussprojekt zu studieren. Der geringen Kosten wegen wurde der Schmalspur der Vorrang gegeben. Unter der tatkräftigen Leitung von Fürsprech Oswald, Willisau, und später Leo Steiner, Alberswil, wurde das Projekt gefördert. Doch bald begann eine Antipathiebewegung die Grundlagen des Projektes — wegen der Schmalspur — zu zerstören. Nach und nach drang die Einsicht durch, dass eine das ganze Hinterland durchziehende Schmalspurbahn das einzig richtige sei. Es war somit die bemerkenswerte Aenderung eingetreten, dass sich Willisau und ein Teil des oberen

Wiggertales in ihren Verkehrsinteressen nicht mehr in der Tallängsrichtung nach der SCB., sondern quer dazu: Oberaargau, Unteremmental—Luzern, orientierten. Diese Bestrebungen wurden besonders von Langenthal und Huttwil gefördert, denn man mass dem durchgehenden Ausbau Langenthal—Wolhusen eine vermehrte Erfassung des Lokal- und zugleich eine gewisse Anziehung eines bestimmten Transitverkehrs bei. Nach langen vergeblichen Mühen konnte dann am 1. November 1889 die Langenthal—Huttwil-Bahn ihren Betrieb eröffnen. Die logische Fortsetzung dieser vom Oberaargau eingeschlagenen Verkehrspolitik war nun selbstverständlich auch für Willisau mit seinem Hinterland richtunggebend. So konnte denn auch hier am 9. Mai 1895 die Huttwil—Wolhusen-Bahn ihrem Betrieb übergeben werden. Mit dieser Lösung der Eisenbahnfrage im Wiggertal war nun selbstverständlich auch ein gewisser Trennungsstrich in kultureller Hinsicht, wenn wir von einem solchen sprechen können, gezogen. Die Einwohner von Willisau und Umgebung bilden nun mehr ein Gebiet für sich, während die Bevölkerung von Nebikon an talabwärts mehr nach Zofingen und Olten hin orientiert ist und bleibt.

Trotzdem nun der Bau neuer Linien nicht mehr gelang, fehlte es doch nicht an solchen Projekten. Mit dem Abflauen der grossen Geschäftskrisis wurden auch bald wieder neue Eisenbahnlinien in Angriff genommen. So stand zu Beginn der neunziger Jahre das Projekt einer Langenthal—Wauwil-Bahn wieder zur Diskussion. Langenthal suchte sich zu einem Verkehrsknotenpunkt von Rang zu entwickeln, von dem aus verschiedene Haupt- und Nebenlinien ausstrahlen und einmünden sollten. Damals war die Weissenstein-Bahn (heutige Solothurn—Münster-Bahn) projektiert. Sie sollte grosse nordjurassische und französische Gebiete mit der Mittel- und Zentralschweiz verbinden. Die Langenthal—Wauwil-Bahn war als ihre direkte Fortsetzung gedacht. Sie verfolgte im Grunde genommen ähnliche Absichten wie das erste Mal. Das Projekt war ebenfalls genau das gleiche. Es wurde konzessioniert, konnte aber mangels finanzieller Mittel nicht gebaut werden. In der Folge wurden dann noch die folgenden Projekte konzessioniert: eine Normalspurbahn Nebikon—Schötz—Ruswil—Emmenbrücke, genannt Rothtalbahn, die Länge war mit 33,5 Kilometer errechnet und die Bausumme auf Fr. 3,000,000.— veranschlagt; eine Linie Sursee—Ettiswil—Willisau mit einer Gesamtlänge von 10,2 km und 900 000 Fr. Gestehungskosten; beide Bahnen im Jahre 1899; im Jahre 1912 Nebikon—Willisau mit einem Kostenvoranschlag von 1 000 000 Fr.; im Jahre 1913 wiederum die Rothtalbahn mit einer Länge von 24 km und einer Bausumme von 2 000 000 Fr. Diesmal sollte

sie aber von Sursee nach Wolhusen führen. Mangels nötiger Geldbeschaffung kam es nicht über die Projektausarbeitung und Konzessionierung hinaus.

Das ist in Kürze die lange Reihe der vielen Projekte, die im Wiggertale das Licht der Welt erblickten. Wohl kaum ein anderer Landesteil weist eine solche Dichte von Eisenbahnplänen auf. Ein später verwirklichtes Glied der Wiggertaler Verkehrsinteressen ist die Errichtung der Station Brittnau-Wikon im Jahre 1910. Wohl ist ihr Charakter lokal, aber die nachträgliche Errichtung einer Station an einer bereits bestehenden Linie bedeutet doch stets etwas Neues und ausserordentlich Wichtiges für die in Frage kommende Bevölkerung.

Das Wiggertaler Heimatmuseum in Schötz

KASPAR MEIER, KONSERVATOR, SCHÖTZ

Wenn auch die Kriegsereignisse in der grossen Welt uns vielfach vom Lokalen abwenden, wenn die Wehrbereitschaft unseres Landes und die kriegswirtschaftlichen Massnahmen unsere Kräfte in vermehrtem Masse in Anspruch nehmen, so hat dennoch unser Heimatmuseum nicht darunter gelitten. Wohl hat die Besucherzahl unter dem reduzierten Autoverkehr stark abgenommen, selbst der Besuch der Schulen lässt etwas zu wünschen übrig, doch wurde dem innern Ausbau vermehrte Aufmerksamkeit zuteil. Die Ausstellungsmöglichkeit wurde erweitert, besonders aber wurde die grosse mesolithische Sammlung von Herrn Dr. Emil Vogt, Konservator am Schweizerischen Landesmuseum in Zürich, fachkundig überprüft und sondiert. Wiederholt haben wir Herrn Dr. Vogt in Anspruch genommen zur Bestimmung von Neufunden. Wir möchten auch an dieser Stelle Herrn Dr. Vogt wie auch dem Zoologischen Institut der Universität Zürich, das uns in zuvorkommender Weise unsere neolithische Knochensammlung sondierte, bestens danken.