Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 33 (1975)

Artikel: Vor hundert Jahren: Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken
Autor: Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718844

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: 15.09.2025

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

Vor hundert Jahren: Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken

Hans Marti

Einführung

Vor 100 Jahren (1874/75) wurde am Staltentunnel zwischen Altbüron und Ebersecken, einem Teilstück der Langenthal-Wauwil-Bahn (nachgenannt LWB), gearbeitet. Wenn diese «Heimatkunde» erscheint, werden es, genau genommen, bereits 100 Jahre gewesen sein. Denn Ende Oktober 1875 wurden die Arbeiten von einem Tag auf den andern eingestellt. Zu deren Sicherung waren allerdings etliche Arbeiter zusätzlich noch einige Monate lang weiter beschäftigt. Man denke dabei noch an die Liquidation der zahlreichen Gerätschaften!

Mit der damaligen Einstellung der Arbeiten verband sich, durch die offizielle Version der Bauherrin, der Schweizerischen Centralbahn (nachgenannt SCB) genährt, die leise Hoffnung, dass die Bahn etwas später vielleicht doch noch fertig gebaut werde. Wie uns die Rückschau aber deutlich genug aufhellt, war bereits in jenen kritisch-krisenhaften Tagen von 1875 der Schlussstrich unter ein Bahnunternehmen gesetzt, das von Anfang an eine zweifelhafte «Schöpfung» und in jedem Fall ganz ein Kind jener Zeit war. Nur vor diesem Hintergrund lässt sich die LWB verstehen. Diesen gilt es somit zuerst zu beleuchten.

Doch versetzen wir uns gleich zu Beginn für einige Augenblicke gerade mitten in das frische Bild, wie es etwa Ende November, anfangs Dezember 1875 beidseits der Tunnelportale und den Ortschaften Ebersecken und Altbüron aussah. Da gab es grösstenteils verlassene, verunstaltende Baustellen. Das traf besonders für Altbüron zu, wo ein mächtiger, aufgeschütteter Sandsteindamm das Dorfbild zerschnitt. Dazu gesellten sich in die Augen springende Einschnitte, bestimmt für die Zufahrten zur Station Altbüron und zum Tunnel. In der Nähe der Tunnelmündungen standen grösstenteils leere Baracken. Baugerätschaften aller Art, Steine, Holz in Mengen und wie die vielen Dinge, welche ein solcher Tunnelbau heischte, immer hiessen, lagen in grosser Zahl herum. Zahlreiche Strassen waren durch das viele ungewohnte Fuhrwerken ruiniert. Die Landschaft sah aufgebrochen, geradezu verwundet, trostlos aus.

Das alles war aber die Bevölkerung noch vielmehr. Wir können uns dies heute gar nicht mehr vorstellen, was es hiess und nach sich zog, als die

Hiobsbotschaft vom plötzlichen Einstellen der Arbeiten eintraf. Das war mehr als ein Blitz aus hellem Himmel! Sollte die goldene «Eisenbahnzeit», die ein gütiges Geschick ohne eigentliches Dazutun der Bevölkerung so verheissend gebracht hatte, derart brutal mit einem Schlag zu Ende sein?! Die grossen mit «der Bahn» geweckten Hoffnungen waren wie ein Kartenhaus zusammengebrochen. Für immer? Da gingen wohl die Meinungen unter den Leuten von Anfang an auseinander. Die SCB hatte schliesslich mit ihrer offiziellen Verlautbarung einige Zuversicht für später offen gelassen. Allgemein herrschte wohl anfänglich in der Bevölkerung der Gedanke vor, dass nach der Rückkehr besserer Zeiten die «Bahn dann doch noch gebaut werde». Wir wissen es: es kam anders.

Dass aber ob diesem fatalen Ausgang die betroffene Bevölkerung schwer enttäuscht und beinahe gekränkt war, ist mehr als verständlich. Vom stramm angelaufenen Tunnelbau hatten bereits viele Leute wacker profitiert. Man denke an die Einlogierungen der zahlreichen Arbeiter, an die Büromieten in verschiedenen Häusern, an die gut angelaufenen Geschäfte der Wirte, an die Bauern, die fuhrwerkten, besonders die schweren Steine von Langenthal und Nebikon nach den Baustellen in Ebersecken und Altbüron fuhren, wie an die Handwerker, die allesamt direkt oder indirekt vom «goldenen Zeitalter» etwas zu spüren bekamen. Doch es war nicht viel mehr als ein Traum, und was darauf folgte, ein bitteres Erwachen.

Einige Pressestimmen aus jenen Tagen beleuchten mehr oder weniger die Situation.

Am 29. Oktober 1875, drei Tage nach dem schicksalhaften Entschluss der SCB, brachte das «Vaterland» die folgende lapidare Meldung:

Centralbahn. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, die Weiterführung des Bahnbaues Langenthal-Wauwil zu unterbrechen.
Weiteres wird aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt, dass die S. C. B. ausserdem genöthigt ist, ein neues Anleihen aufzunehmen.

Anderntags, am 30. Oktober, schrieb das «Vaterland»:

Centralbahn. Wie kurz gemeldet, hat am 26. ds. Mts. der Verwaltungsrath in Bern auf Antrag des Herrn Feer-Herzog beschlossen: Nachdem es sich erwiesen, dass der Bau der Linie Langenthal-Wauwyl so rasch vorwärts schreitet, dass der Vollendungstermin (31. März 1879) in hohem Masse anticipirt wird, und zu Betracht des Umstandes, dass der Nutzen dieser Linie erst mit der Eröffnung der Gotthardbahn (1. Okt. 1880) sich geltend machen kann, wird die einstweilige Unterbrechung ihrer Weiterführung beschlossen. Die Direktion wird eingeladen, bereits vorhandene Tunnelbauten sicher zu stellen und in einem mit obigen zwei Daten in rationeller Verbindung stehenden Zeitpunkte geeignete Vorlagen für den Weiterbau zu machen.

Feer-Herzog war der Vizepräsident des Verwaltungsrates, wohnhaft in Aarau. Er hatte in diesem Gremium viel zu sagen, doch nahm er aber auch ausserdem in Wirtschafts- und Finanzkreisen eine bedeutende Stellung ein.

Am 25. November 1875 schreibt wiederum das «Vaterland»:

Eisenbahnanleihen. Ein Genfer Cursblatt berichtet: «Es scheint, dass Centralbahn und Nordostbahn sich an das Pariser Comptoir d'escompte gewendet haben, um ein

Darleihen von 40 Millionen für die eine, und von 10 Millionen für die andere dieser Bahnen zu verhalten.» Dazu bemerkt die «Allgem. Schw. Ztg.»: Das würde theures Geld geben, und wir erlauben uns überhaupt die Ansicht auszusprechen, dass die genannten Verwaltungen es nicht wagen sollten, zu ohne Zweifel sehr onerosen Bedingungen im Ausland Geld zu suchen, um überflüssige Bahnen zu bauen, zu denen das Inland die Mittel entweder nicht geben kann oder nicht geben will. Gebe man einmal rundweg die frevelhaften Luxusbauten der Nationalbahn, Wasserfallbahn u. s. w. auf!

Wenn die Langenthal-Wauwil-Bahn hier auch nicht genannt ist, so muss man sie indirekt doch zwischen den Zeilen herauslesen. Die kurze Zeitungsnotiz vermittelt einen Querschnitt durch die «Volksmeinung». Uebrigens kam dann mit dem Pariser Finanzinstitut im April 1876 ein Anleihensvertrag zustande. Aufgrund dessen erhielt die SCB ein Anleihen von nominell Fr. 28 669 000.—, effektiv aber bloss rund 21 Mio Franken. Für eine Obligation von nominell Fr. 500.— wurden der SCB lediglich Fr. 366.25 ausbezahlt. So tief war somit der Kredit der SCB gesunken. Das beleuchtet zugleich deutlich genug den damaligen finanziellen Engpass, um nicht zu sagen die Misere, in welche die SCB hineingeschlittert war.

Das «Luzerner Tagblatt» vom 30. Oktober 1875 vermittelt mit seiner Einsendung aus Nebikon einen Lichtblick in die Verhältnisse, wie sie dazumal um die SCB kreisten.

Nebikon. Hier machen die grossartigen Entlassungen an der schweiz. Zentralbahn Aufsehen. Es werden nämlich die Arbeiten an der Linie Wauwyl-Langenthal eingestellt. Natürlich vermag hier Niemand zu sagen, ob dieses eine Folge der bedenklichen Schwindsucht, an der das Aktienthum der Zentralbahn leidet, oder aber ein neues Spekulationsmanöver des Basler Direktoriums sei. Es ist schrecklich, wie sich die Zeiten verschlechtern. Die verfluchten Berner bringen mit ihren Jura-Bern-Luzern Bahnen die einst allmächtige Zentralbahn noch ganz zur Verzweiflung. Am Ende verheirathet sie sich auch noch zur linken Hand; zur rechten hat sie es bereits gethan.

Zum gleichen Thema nimmt das «Luzerner Tagblatt» am 6. November 1875 wiederum, und zwar wie folgt Stellung:

6) *Nebikon.* Der von der Zentralbahn auf Antrag von Feer-Herzog gefasste Beschluss, die Arbeiten an der Seitenlinie Wauwyl-Langenthal bloss für einstweilen einzustellen, da diese Linie erst mit der Eröffnung der Gotthardbahn erstellt werden müsse, soll ein blosses Scheinmanöver sein. Die Linie Wauwyl-Langenthal soll gar nicht mehr gebaut werden. Mit den Hauptakkordanten habe man sich bereits gänzlich abgefunden. Es wird eine ganz bedeutende Abfindungssumme genannt. Es fragt sich, ob die betreffenden Gemeinden und die Regierung des Kantons Luzern keine Schritte thun sollen, um die gefährdeten Interessen zu sichern, wie man das im Kanton Solothurn bezüglich der Wasserfallenbahn thut. Als die französische Simplonbahngesellschaft ihren Konzessionsverpflichtungen nicht mehr nachkommen konnte und wollte, da ist der Bundesrath eingeschritten, hat die ganze Bande ausgejagt und den bereits erstellten Theil der Linie an eine öffentliche Steigerung gebracht. Oder sollte hier der Bundesrath gegenüber der Zentral- und Nordostbahn ohnmächtig sein?

Am 12. November 1875 schreibt das «Luzerner Tagblatt» zum gleichen Thema LWB:

Luzern. In der «Grenzpost» finden wir folgendes «Mitgetheilt»: Anlässlich der zeitweiligen Einstellung der Arbeiten an der Linie Langenthal-Wauwyl diene Folgendes zur Berichtigung der durch verschiedene Blätter gemachten ungenauen und übertriebenen Angaben. Die ganze Linie des Staldentunnels beträgt 2010 Meter, der Richtstollen ist fortgeschritten bis auf 1314 Meter, die vollständige Ausweitung dagegen nur auf 485 Meter und die Ausmauerung auf 389 Meter. An die Uebernahme wurden bis zum Zeitpunkt der Sistirung der Arbeiten Fr. 1,079,178.44 bezahlt, somit gerade die Hälfte der vom «Handels-Courier» genannten Ziffer.

Dass ein so heisses Eisen, wie es die LWB in diesen kritischen Tagen darstellte, weiter im Blätterwald die Runde machte, wundert nicht. Diesmal vermittelt das «Luzerner Tagblatt» (20.11.1875) einen Bericht aus Altbüron und zeichnet träf die damalige lokale Volksmeinung und die Zustände, die sich aus der plötzlichen Einstellung der Arbeiten ergaben.

Altbüron. (Korr.) Die plötzliche Einstellung der Eisenbahn- resp. Tunnelarbeiten bildet gegenwärtig in unserer Gegend das Tagesgespräch. Die meisten geben sich der jedenfalls wohl begründeten Hoffnung hin, dass die Tit. Zentralbahnverwaltung es nicht bei der Sicherstellung des Tunnels belassen, sondern in kürzester Frist, wenn auch mit verminderter Arbeiterzahl, die Tunnelarbeiten wieder aufnehmen werde. Nach Berechnung der Herren Kontrol-Ingenieure würde die Sicherstellung allein auf wenigstens Fr. 250,000 zu stehen kommen, welche Summe den Zins des Baukapitals sogar übersteigen würde.

In Folge dieser Einstellung haben sich namentlich unsere Metzger und Bäcker über bedeutende Verluste zu beklagen, indem sehr viele fremde Arbeiter, ohne vorher zu bezahlen, das Weite suchten und das Tit. Baubüreau des gegebenen Versprechens ungeachtet denselben keinen Centime zu Gunsten der Gläubiger vom Lohne zurückbehalten wollte. Die Aufseher hingegen, welche Arbeiter in Pension hielten, brauchten nur ihre Rechnungen einzugeben und wurden nicht nur für Pension, sondern auch für gelieferte geistige Getränke bis auf den letzten Centime bezahlt. Ein solches Verfahren kann nicht wohl ein loyales genannt werden und verdient öffentliche Rüge.

Einen weiteren guten Einblick, besonders in die finanziellen Verpflichtungen der SCB, gab das «Vaterland» (6.11.1875), indem es folgendes schrieb:

Zentralbahn. Ueber die Einstellung der Arbeiten an der Wauwilbahn schreibt der «Handels-Courier»: Dieselbe war für die ganze betroffene Gegend eine schmerzliche Ueberraschung. Viele Hunderte kommen dabei in grossen Schaden. Mit Berücksichtigung der Verhältnisse, wie sie sich durch den Betrieb der Bahn ergeben müssten, wurden schon bei vielen Stationen Häuser und Land gekauft; Viele hatten sich für Beherbergung und Verköstigung der Arbeiter eingerichtet; Viele haben an ihnen noch Guthaben u. dgl. mehr. Schwerer wiegen noch die Nachtheile, welche dem Unternehmer erwachsen und am meisten verliert wohl die Gesellschaft der Zentralbahn selbst, die bereits 2 Mill. verwendet hat und noch grosse Entschädigungen wird zahlen müssen. Sie ist gegenwärtig in Unternehmungen verwickelt, für die 80 Mill. erforderlich sind, und die meisten Bahnen, die sie zu bauen sich verpflichtet hat, sind nur dazu da, ihr selbst Konkurrenz zu machen. Die benöthigten 80 Mill. vertheilen sich laut «Oberaargauer» wie folgt: Olten-Solothurn-Lyss (Gäubahn) 15 Mill.; Wasserfallenbahn 20 Mill.; Solothurn-Schönbühl 5 Mill.; Langenthal-Wauwil 7 Mill.; Antheil an der Bötzbergbahn 15 Mill.; Aargauische Südbahn 4 Mill.; Subvention der Emmenthalbahn 1/2 Mill.; Gotthardbahn-Subvention 3 1/2 Mill.; Bahnhof Basel 5 Mill.; Bahnhöfe Bern und Basel 5 Mill.

Die aufschlussreichen Zeitungsnotizen setzen uns spontan sozusagen mitten in den ganzen Problemkreis, der sich sowohl direkt um die LWB, wie um deren Verflechtung mit ihren grösseren Zusammenhängen, dreht. Letztere waren wirklich nicht klein, wie die Zeitungskostproben bereits klarmachten. Sie werden dazu dienen, manches, was jetzt folgt, besser zu verstehen. Und umgekehrt werden einige Zeitungseinsendungen, die jetzt noch nicht in allen Zusammenhängen erfasst wurden, vom Text her aufgehellt.

Im Heft 5 der «Heimatkunde des Wiggertales» (1943) habe ich unter dem Titel «Das Wiggertal erlebt das Eisenbahnzeitalter» auch die LWB in groben Zügen skizziert. Heute, nach 100 Jahren soll aber deren Geschichte breitern Raum erfahren. Er wird zwar, trotz grösserem Umfang, auch jetzt nicht genügen, um den vielen Stoff, den die LWB lieferte, eingehend zu behandeln. Sie war eben nicht eine «gewöhnliche» Bahn, sondern in vielem einmalig. Um sie rankt sich eine eigentliche Tragödie. Rückblickend gleicht einiges davon fast eher einer Komödie, besonders wenn man an das Ränkespiel der SCB in den 1880er Jahren denkt.

Wenn die LWB auch eine Verirrung des damaligen Eisenbahnwesens war, so wurde sie für die einschlägige Gegend, man kann sagen, für den mittleren Teil des Amtes Willisau wie des Oberaargaus, zu einer Schicksalsfrage. Deren Ausstrahlung war aber im Kern noch viel grösser. Wie hätte sich später daneben etwa die Bahnverbindung Langenthal-Huttwil-Willisau-Wolhusen ausgenommen und verwirklichen lassen? Diese Linie bestand damals noch nicht, doch sprach man bereits davon. Es gibt deshalb ohne Uebertreibung kein Ereignis in der neuern Verkehrsgeschichte unserer engeren Heimat, dem so grosser Seltenheitswert zukommt.

Zeitströmungen um 1870 herum

Bis Ende der 1860er Jahre war eine erste Etappe im schweiz. Eisenbahnbau abgeschlossen. Träger waren private Gesellschaften. Die Konzessionen zum Bau erteilten die Kantone, bis wegen grosser Unzulänglichkeiten bei der Konzessionserteilung am 23. Dezember 1872 ein schweizerisches Eisenbahngesetz in Kraft trat und fortan der Bund die Konzessionen aussprach. Aber auch so hafteten dem damaligen Eisenbahnwesen schwere Mängel an, weil es eben doch keine eidgenössische Eisenbahnpolitik im eigentlichen Sinn gab. Dass es diese (noch) nicht gab, hing mit den damaligen politischen Gegebenheiten aufs engste zusammen. Nicht zuletzt befürchtete man, dass eine Bundesbahn diesem gleichen Bund eine viel zu grosse Macht in die Hände spielen könnte. Wegen dieser fehlenden eidgenössischen Eisenbahnpolitik entstanden in der Folge grosse Verirrungen, zu denen eben auch die LWB zählt.

Mit dem Bau der Eisenbahnen in der Schweiz begann um 1860 herum die eigentliche Industrialisierung im modern verstandenen Sinn. Mit ihr erwachte eine neue Zeit; das eigentliche technische Zeitalter nahm fortschreitend konkretere Gestalt an. Davon war die Eisenbahn der sichtbarste Inbegriff. Dieser steigerte sich erst recht, als nach verschiedenen finanziellen Eisenbahnkrachen der 1860er Jahre sich die Unternehmen aber zusehends festigten und teils ansehnliche Dividenden auszahlten.

Dieses Hochgefühl, besser mit dem Fremdwort Euphorie ausgedrückt, steigerte sich beinahe ungehemmt, als dem Deutsch-Französischen Krieg (1870/71) eine grosse Konjunktur folgte. Es waren dies die sog. Gründerjahre, die Unternehmen nur so aus dem Boden schiessen sahen. Das war besonders im neu gegründeten Deutschen Reich, aber auch in Oesterreich-Ungarn der Fall. Unbekümmert wurden Kredite erteilt. Ueppig schoss das Spekulantentum ins Kraut. Es war die Zeit des scheinbar unbegrenzten Fortschrittes. Fast alles war in Bewegung geraten. Fragen wirtschaftlicher, politischer, religiöser Natur prallten in ihren verschiedenen Anschauungen aufeinander. Der ungehemmte Fortschrittsglaube drängte nach letzter, freier Entfaltung. Er war mit eine Triebfeder zur Revision der Bundesverfassung von 1874. Dass darin die sozusagen uneingeschränkte Handels- und Gewerbefreiheit verankert wurde, entspricht ganz dem Streben jener Tage. In den Anfang der 1870er Jahre fällt auch die Zeit des Kulturkampfes, der mit seinen tiefgreifenden Auseinandersetzungen konfessionelle Spaltung brachte und scheinbar im grossen Gegensatz zum geschlossenen technischen Wettlauf stand. Im Grunde genommen wuchs ein Element aus dem andern heraus.

Die Eisenbahnverhältnisse in den ersten 1870er Jahren

Zum bereits Angetönten drängen sich noch einige Ergänzungen auf, um die Eisenbahnverhältnisse und den Zeitgeist nur einigermassen zu verstehen. Nur vor diesem Hintergrund ist denn auch das Werden einer LWB verständlich und erklärbar. So stark dann deren Bau im lokalen Bereich Geschichte machte, so wurzelte sie im Kern vielmehr oder sogar ausschliesslich in den Zusammenhängen jener Tage. Und diese haben in ihren Gesamtströmungen schweizerisches Ausmass; darin war die LWB als solche lediglich ein Glied, sozusagen eine Schachfigur der SCB. Deshalb kam dieser Bahnverbindung auch eine bedeutend grössere Funktion zu — nach den Auffassungen der Centralbahnherren —, als ihre eigentliche Länge ausmachte. Mit ihren 21 Kilometern entsprach sie der Entfernung von Nebikon bis Olten, und dies war auf das Gesamtnetz bezogen eine Kleinigkeit. Die Strategie der SCB, welche die LWB ins Leben rief, gibt dieser Bahn das Einmalige. Aus der da-

maligen Sicht betrachtet, könnte man nur zu leicht ausrufen, was die Centralmänner doch für ausgeklügelte Leute gewesen seien! Diese hätten die Situation klar überblickt, rasch, überlegen, souverän, geradezu virtuos gehandelt, um der wirklichen oder vermeintlichen Konkurrenz, die ihrem Unternehmen drohte, das «Bein zu stellen».

Damit greifen wir aber auch gleich an den Puls jener eisenbahnfiebrigen Jahre. Man war so weit, dass beinahe jede Talschaft und Region «ihre Bahn» und jede Ortschaft «ihre Station» haben wollte. Der 1869 gefallene Entscheid, (nach langen wechselvollen Kämpfen) die Gotthardbahn zu bauen, wurde nach dem Deutsch-Französischen Krieg Wirklichkeit. Dieser Beschluss weckte gewaltige Kräfte. Diese konzentrierten sich nicht bloss auf den Alpendurchstich selber, sondern manifestierten sich geradezu in einem Wettlauf zum Gotthard. Zahlreiche Zufahrtslinien tauchten auf.

Der Bau der Bern-Luzern-Bahn (1864 lediglich von Bern bis Langnau eröffnet) wurde forciert. Die SCB betrieb zusammen mit der Schweizerischen Nordostbahn (nachgenannt NOB) den Bau der aargauischen Südbahn (Rupperswil-Wohlen-Rotkreuz), fast gleichzeitig auch die Bötzbergbahn durch das Fricktal. Beschlossen war auch der gemeinsame Bau der Linie Koblenz-Stein, welcher dann aber verschoben wurde. Die Verpflichtung zum Bau der Waldenburgerbahn durch die SCB wurde schliesslich einem besondern Unternehmen überlassen. Witterte die SCB in der Bern-Luzern-Bahn eine arge Konkurrenz, so noch vielmehr in dem nach dem Deutsch-Französischen Krieg auftauchenden Projekt einer Jura-Gotthardbahn. Nach dem Verlust von Elsass-Lothringen an Deutschland suchte Frankreich einen von deutschen Zollschranken unabhängigen Eisenbahnanschluss an die Schweiz. Den Weg dazu glaubte man von Belfort über Delle-Pruntrut-Klus-Langenthal-Huttwil-Zell-Willisau-Wolhusen-Luzern-Stansstad-Bauen-Altdorf gefunden zu haben. Das bald darauf konzessionierte Unternehmen nannte sich Jura-Gotthardbahn. Sie gab den direkten Anlass, die LWB aus der Taufe zu heben.

Das Stammnetz der SCB

Zu Beginn der 1870er Jahre betrieb diese folgende Linien: Basel-Olten-Luzern; Olten-Aarau; Olten-Bern-Thun-Scherzligen; Bern-Thörishaus (Kantonsgrenze zu Freiburg); Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel. 1871 waren das zusammen rund 240 Kilometer. Innerhalb dieses Netzes klafften noch grosse Eisenbahnlücken. Aber noch viel grösser als die wirklichen Lücken waren die Projekte, die hier wie allenthalben in der Schweiz auftauchten. Einen guten Querschnitt dazu vermittelt beispielsweise ein Artikel im «Luzerner Tagblatt» vom 22. April 1873 unter dem Titel:

Zur Eisenbahnfrage:

In allen Gauen des Schweizerlandes schwirren Eisenbahn-Projekte wie Maikäfer umher. In den Kantonen Zürich, St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Aargau, Solothurn, Bern, Freiburg und Waadt werden fortwährend neue Eisenbahnen gebaut, neue Konzessionen ertheilt, und je mehr Bahnen dort bereits vorhanden sind, desto lebhafter beschäftigt man sich mit neuen Projekten. Es hat dies auf den ersten Anschein etwas Fieberhaftes an sich. Es wäre aber unbillig, ja eine Misskennung der Verhältnisse, wollte man diesen Eifer, dieses Haschen nach neuen Eisenbahnen als Schwindel bezeichnen, wie das so vielfach geschieht. Es haben freilich nicht alle Eisenbahn-Projekte Aussicht auf Verwirklichung, es werden auch voraussichtlich nicht alle zu erstellenden Bahnen die Kosten rentiren, allein die Eisenbahnen sind einmal ein Bedürfniss des Volkes geworden. Dieses Bedürfniss ist kein künstlich gemachtes, kein falsches, kein bloss in der Einbildungskraft steckendes, kein durch die Mode, durch die Gewohnheit oder durch falschen Ehrgeiz hervorgerufenes. Das ganze moderne ökonomische und soziale Leben macht dieselben zum Bedürfnisse. Ueberall macht sich die Ueberzeugung geltend, dass Industrie, Handel und Landwirthschaft erst durch die Eisenbahnen einen rechten Aufschwung erlangen können. Diese sind in der That jetzt ein eben so grosses Bedürfniss geworden, als es vor 70 bis 100 Jahren mit den gewöhnlichen Strassen der Fall war.

An die Eisenbahnen knüpfen sich zwar viele eitle Illusionen. Sie bringen einer Gegend weder Wohlstand noch Reichtum, noch Erwerb, wenn die Bevölkerung nicht selbstthätig Hand dazu bietet. Sie machen nicht den Handel und nicht die Industrie aus, sie üben keinen unmittelbaren Einfluss aus auf die Landwirthschaft, sie sind blosse Mittel, allerdings äusserst wirksame, durch welche die Industrie, Handel und Landwirthschaft emporschwingen können. Sie sind blosse Hülfsmittel für die, welche sie gebrauchen wollen und zu gebrauchen verstehen. Es verhält sich mit der Eisenbahn wie mit einer guten Bibliothek, diese bringt nur dem Nutzen, hat nur für den wahren Werth, der sie gehörig zu gebrauchen, zu benutzen versteht . . .»

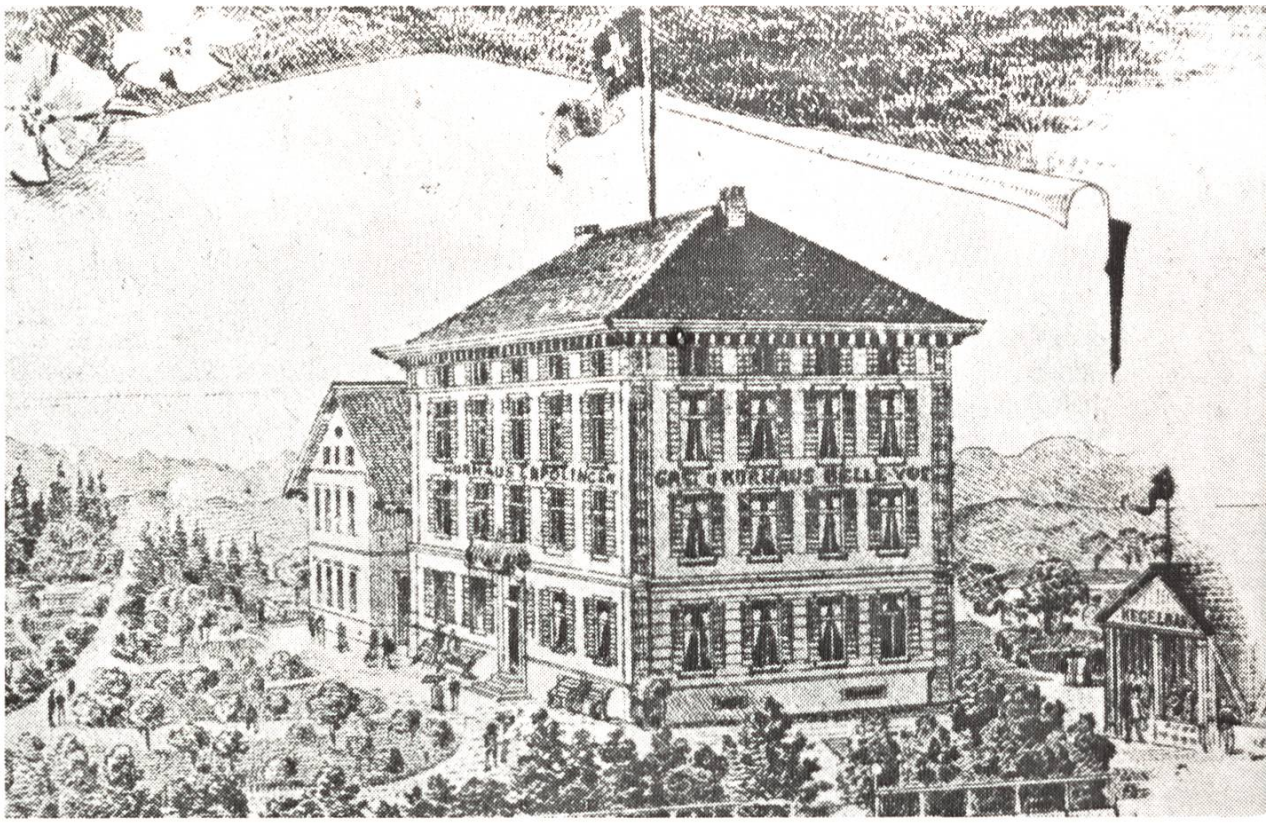
«Der Kanton Luzern ist nun keiner der letzten an Eisenbahnen, er ist auch an Eisenbahnprojekten gar nicht zurück. Die 25 Stunden Eisenbahn sind entweder bereits erstellt oder wenigstens ganz gesichert; 20 weitere Stunden sind allerdings bloss noch Projekte, haben aber doch alle Wahrscheinlichkeit auf Realisierung während den nächsten Jahren. Zu diesen letztern rechnen wir nämlich die Hitzkircher- und Suhrenthalbahn, die Jura-Gotthardbahn, die Brünigbahn und endlich die Linie Willisau-Nebikon. Alle sind für die betreffenden Landesgegenden von grossem Nutzen und die meisten auch für den gesammten Canton. Da steht die Hitzkircherthalbahn voran, welche eine der schönsten und fruchtbarsten Gegenden des Kantons durchschneidet, dann folgt die Jura-Gotthardbahn, welche das abgelegene Hinterland mit der Handelswelt in Verbindung bringt. Die Brünigbahn endlich wird dem Touristenverkehr in Luzern und der Industrie in Kriens einen ganz namhaften Aufschwung bringen».

(Damals wurden die Entfernungen immer noch in Anzahl Stunden, nicht in Kilometern angegeben. Eine Stunde entsprach einer Wegstrecke von 4,8 km).

Wegen der vielen Eisenbahnprojekte hatten sich während der ersten 1870er Jahre die bereits bestehenden grösseren Bahngesellschaften, besonders die SCB und NOB, an allen Enden zu wehren. Die überall auftauchenden Projekte verlangten nach Verwirklichung. Mit ihnen verbanden sich bald auch noch politische Motive, wie dies besonders deutlich und sogar krass im

Am deutlichsten erinnert in Altbüron das «Restaurant zum Tunnel» an die Eisenbahnzeit. Neben der linken Hausecke erkennt man die Waagbalken der Brückenwaage, die damals eingerichtet wurde. Vor Jahren fiel sie der Strassenkorrektion zum Opfer. Im Hintergrund ist der tunnelartige Strassendurchlass unter dem Bahndamm sichtbar. Der Tunneleingang befindet sich etliche hundert Meter hangaufwärts. Man beachte auch den Charakter der früheren Naturstrassen.

Während Jahren war dieses schmiedeiserne Wirtshausschild beredter Zeuge einer vergangenen Zeit. Leider musste es einem Klischeeschild unserer Epoche Platz machen.



Das Kurhaus «Bellevue» in Erpolingen, nach einer alten, leicht romantisch anmutenden Postkarte. Die Bezeichnung «Hotel» ist bis heute geblieben. Das «Bellevue» war ganz ein Kind jener anbrechenden wirtschaftlichen Morgenröte, welche für kurze Zeit die Region um Altbüron—Grossdietwil—Ebersecken aufzuhellen begann. Das spekulative Unterfangen dieses «Hotels» fand um die Jahrhundertwende nach einer recht dramatischen Geschichte sein wenig rühmliches Ende.

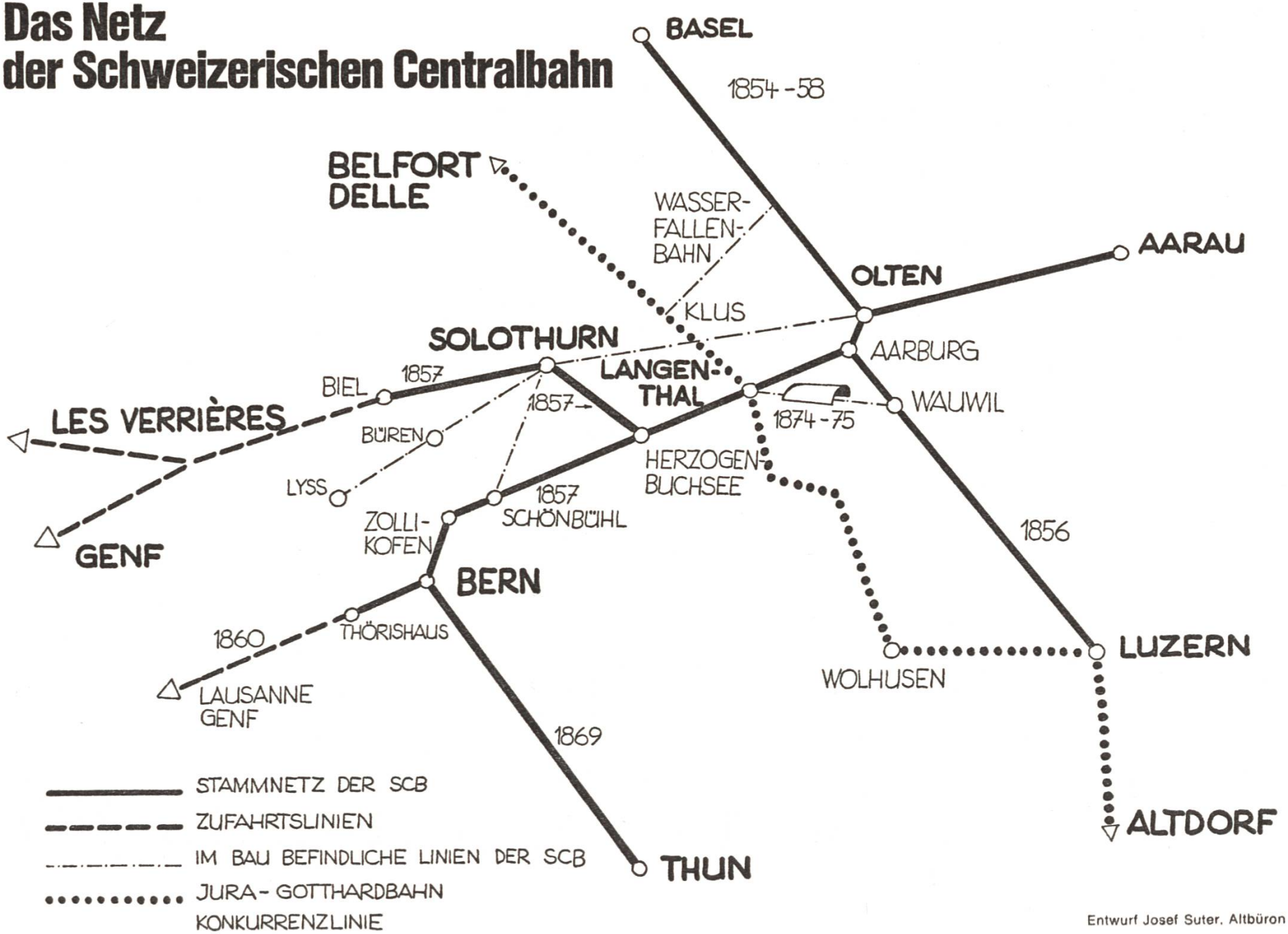
Ingenieur Norbert Hermanutz aus Freiburg im Breisgau, der nach Auskunft von alt Löwenwirt Alfred Zettel-Felber, Grossdietwil, beim Bahnbau in Altbüron tätig war. Rechts Gamba Sait von Sansibar, der schwarze Diener des Ingenieurs Hermanutz. Beide sollen im «Löwen» in Grossdietwil logiert haben, wo sich auch die Originalfotos befinden.

Fall der Nationalbahn zum Ausdruck kam. Sogenannte «Volksmänner» standen auf, um den «allmächtigen Eisenbahnbaronen», den Inhabern der «Herrenbahnen», den Boden heiss zu machen. Die sogenannte Nationalbahn (= Volksbahn) war eine eigentliche Kampfansage, eine Herausforderung an diese. Die neue Linie sollte eine neue Ost-West-Verbindung vom Bodensee zum Genfersee werden. Das geflügelte Wort dazu hiess: «Vom Bodan zum Leman». Ob dieser Herausforderung wurden die «Herrenbahnen» gezwungen, überall Konzessionen zu machen, neue Linien in ihr Programm aufzunehmen, um den bisherigen eisenbahnpolitischen Einfluss in den einzelnen Kantonen zu wahren. Darob überfordert, «überbauten» sich sowohl die SCB und die NOB; letztere noch mehr als erstere. In diesem grossen Ringen ging es beiden Unternehmen darum, Gemeinden und ganzen Gebieten bessere Angebote zu machen, d. h. möglichst besser, rascher und billiger zu bauen, aber auch die Nationalbahn auf ungünstigere Strecken abzudrängen. So gelang es der SCB, die sogenannte Gäubahn (Strecke Olten-Solothurn-Lyss) für sich zu gewinnen. Damit wurde die Nationalbahn über Zofingen abgedrängt — und fand schliesslich hier ihr unrühmliches Ende. Ab Zofingen sollte sie in westlicher Richtung über Strengelbach, Vordemwald, St. Urban, Langenthal, Lyss erstellt werden.

Wir werden darüber später noch hören, vor allem als es darum ging, die Station St. Urban an der Linie der LWB festzulegen.

Mit der Verpflichtung der SCB, die sogenannte «Gäubahn» (Olten-Solothurn-Lyss) zu bauen, hatte das stolze Unternehmen, trotz dem gerissenen Schachzug der ihm damit gelungen war, auch eine schwere Hypothek auf sich genommen. Die SCB hatte sich verpflichtet, gleichzeitig auch die Wasserfallenbahn zu bauen. Diese sollte in Liestal beginnen, mittels eines Tunnels den Passwang durchqueren, über Balsthal (Klus)-Oensingen-Solothurn nach Bern führen und damit Basel mit Bern, ja direkt mit der Westschweiz verbinden. So kam es, dass die SCB gleichzeitig an der Wasserfalle und am Staltentunnel baute. Doch wichen die Beweggründe zum Bau an den beiden Linien in einem Punkt wesentlich voneinander ab. Durch Vertrag mit den einschlägigen Kantonen war die SCB zum Bau der Wasserfallenbahn verpflichtet. Gleichzeitig stand hinter diesem Bahnunternehmen ein gewisser «Volkswille», der diese Bahnverbindung verlangte. Anders lagen die Verhältnisse bei der LWB. Hier hatte sich die SCB aus freien Stücken entschlossen, um der wirklichen oder vermeintlichen Konkurrenz einer Jura-Gotthardbahn die Stirn zu bieten. Damit wäre die Bevölkerung des Einzugsgebiet der LWB ohne das geringste Dazutun, sozusagen als Geschenk des Himmels über Nacht zu «ihrer Bahn» gekommen. Da lagen die Verhältnisse beispielsweise in der Gegend von Huttwil-Willisau-Wolhusen grundlegend anders. Hier wurde während Jahrzehnten mit viel Aufwand und Nachdruck an der Verwirklichung einer Eisenbahnverbindung gearbeitet. Ganz besonders galt dies für Willisau.

Das Netz der Schweizerischen Centralbahn



Entwurf Josef Suter, Altbüron

Somit wurde die LWB unter vollständig andern Vorzeichen «geboren». Dass zeitweilig gar an ihr gebaut, die Arbeiten nach einer bestimmten Zeit eingestellt und die Bahn zu guter Letzt überhaupt aufgegeben wurde, macht sie erst recht einmalig. Dazu kommt, dass zwischen Altbüron und Ebersecken ein 2010 Meter langer Tunnel zu erstellen war, was dem Bahnbau in hiesiger Gegend besondere Akzente setzte. Ohne Tunnelbau hätte diese Bahngeschichte niemals so viel Wesens gemacht. Es wären auch nicht auffallende Dämme, Einschnitte und Kunstbauten entstanden. Die ganze spätere Liquidation wäre erst noch viel leichter vor sich gegangen. Es hätte keinen Prozess bis vor Bundesgericht gegeben. Aber eben all das gibt dem Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken seine bunte Geschichte. Er selber löste im lokalen Bereich einiges aus. Während der Bauzeit gab es in den beiden sonst stillen Ortschaften und auf deren Zufahrten ein ungewohntes Leben und Treiben. Man denke an die zahlreichen fremden Arbeiter, hauptsächlich Italiener, die da Einzug hielten und eine eigentliche «Bevölkerungsexplosion» mit einigen «Nachwirkungen» auslösten.

Können wir bei einer andern Bahnlinie, die in Betrieb genommen wurde und immer noch «lebt», somit deren Entwicklung mit allem, was darum kreist, bis auf den heutigen Tag verfolgen und sie somit als «normal» ansehen, so liegen die Dinge bei der LWB grundverschieden anders. Hier haben wir es mit einer Abnormität eigener Art zu tun.

Die Vaterschaft der Langenthal-Wauwil-Bahn

Nachdem bereits Ende 1871 und vor allem im Jahre darauf die Jura-Gotthardbahn mehr und mehr von sich hören liess, blieb die SCB nicht untätig. Eifersüchtig wurden die Bestrebungen der geplanten neuen Gotthardzufahrt verfolgt.

Aber auch die Anläufe, die Bahn von Langnau bis Luzern als durchgehende Bern-Luzern-Bahn zu bauen, machten der SCB Sorge. Sie glaubte, dass der künftige Verkehr von der Westschweiz und von Frankreich nach der Innerschweiz und dem Gotthard zu rollen und nun nicht mehr das Netz der SCB ab Bern und ab Biel, Herzogenbuchsee, Olten, benützen werde, sondern zu einem schönen Teil entweder über die Jura-Gotthardbahn oder dann über Bern, Langnau, Luzern geleitet werden könnte. Um diese Absichten zu durchkreuzen, kam das Direktorium der SCB auf den Gedanken, zwischen ihrer bereits bestehenden Berner- und Luzernerlinie eine Querverbindung zu errichten, um den lästigen Umweg über Aarburg auszuschalten. Vernehmen wir hiezu den höchst aufschlussreichen Bericht und Antrag des Direktoriums der SCB an den Verwaltungsrat (3. Dezember 1872):

«Die Eisenbahnunternehmungen, welche innert dem Bereich des Centralbahnnetzes auftauchen und theils ihrer Ausführung entgegengehen, theils noch Projekte sind, bilden unausgesetzt den Gegenstand unserer Aufmerksamkeit.

Sofern solche Bestrebungen, wenn sie zur Ausführung gelangen, auf den Verkehr, welchen die Linien der Centralbahn dermalen vermitteln, einen nachtheiligen Einfluss ausüben können, ist es Pflicht der Verwaltungsorgane, auch diejenigen Massregeln zu ergreifen, welche geeignet sind, der herwärtigen Bahnunternehmung das Lebensgerüst bestmöglich zu sichern oder sie wenigstens in Stand zu setzen, mit solchen Unternehmungen Dritter in Concourrenz treten zu können.
Eine Verbindung zwischen der Berner- und Luzernerlinie scheint uns besonders geeignet die Zwecke zu erreichen, und wir haben daher, unter Vorbehalt der Genehmigung der höhern Gesellschaftsbehörde, bzw. der hohen Regierungen der Cantone Bern und Luzern die Conzessionsgesuche für eine Eisenbahnlinie von Langenthal über Altbüron und Ebersecken nach Wauwil gestellt, beziehungsweise um Vornahme von Verhandlungen gebeten. Angesichts der bekannten Eisenbahnbestrebungen und der Ungeniertheit, mit welcher für Projekte, die noch jeder finanziellen Grundlage entbehren, Conzessionen gefordert und gegeben werden, wird es vollkommen gerechtfertigt erscheinen, wenn wir in dieser Angelegenheit die Initiative ergriffen haben, und wir zweifeln nicht daran, dass Sie unser Vorgehen auch sofort gutheissen werden. Es darf kein Zweifel entstehen, als sei es der Centralbahngesellschaft nicht vollkommen ernst, um dem landläufigen Gerede, das Direktorium pflege dergleichen Unterhandlungen nur deswegen zu verlangen, um andern Bestrebungen zeitweilig in den Weg zu treten, muss durch Ihren Beschluss von vorneherein die Spitze abgebrochen werden. Wir fügen bey, dass diese Strecke, ganz abgesehen von anderweitigen Unternehmungen und dem erst in jüngster Zeit in Berücksichtigung fallenden Gotthardverkehr, *über kurz oder lang doch hätte erstellt werden müssen, da es auf die Dauer nicht zulässig gewesen wäre, den Personen- und Güterverkehr aus dem Westen nach der mittleren Schweiz den Umweg über Aarburg, resp. Olten machen zu lassen.* In der Anlage geben wir uns die Ehre, Ihnen den vorläufigen Bericht des Oberingenieurs mitzutheilen; derselbe gibt Auskunft über die Distanzverhältnisse, beschreibt das einzuschlagende Bahntracé und erörtert die mutmasslichen Anlagekosten, jedoch ohne Betriebsmaterial.

Einen neuen wesentlichen Verkehr wird diese Strecke zwar nicht erschliessen, da sie zu kurz ist und eine rein ackerbautreibende Gegend durchzieht. Allein dieser Umstand fällt im vorliegenden Falle weniger in Berücksichtigung, wo vorwiegend Gründe der Selbsterhaltung und allgemeiner eisenbahnpolitischer Natur massgebend sind.

Wir stellen schliesslich den Antrag:
«Der Verwaltungsrath wolle unsere Bewerbung um eine Verbindung zwischen der Berner- und Luzernerlinie genehmigen und uns beauftragen, die zur Verwirklichung dieser Bahnstrecke erforderlichen Vorarbeiten zu veranstalten und ihm vorzulegen».

Doch in einer reissenden Welle, wo alles nach Konjunktur roch, «das Capital jedem nur einigermassen sich empfehlenden Projecte entgegenkam», diktierten andere Ueberlegungen. Plastisch geht das aus einem Zitat des erwähnten Geschäftsberichtes hervor:

Centralbahn. Der Verwaltungsrath der Centralbahn hat seine Anträge an die nächste Generalversammlung der Aktionäre mit einem gedruckten Bericht begleitet, welchem wir Folgendes entnehmen: Genehmigung der Eisenbahnstrecke Wauwyl-Langenthal. Während die Centralbahn sich durch ihre Betheiligung an der aargauischen Südbahn den kürzesten Weg von Nord nach Süd zur Gotthardbahn gesichert hat, erscheint der westliche Theil des bisherigen Centralbahnnetzes wegen des Umweges über Aarburg in einer weniger günstigen Ausbildung. Das beste Mittel, um diese Lücke auszufüllen, wäre nun eine von Herzogenbuchsee ausgehende Verbindungslinie mit der Luzerner Bahn gewesen; allein diesem Projekt

standen Terrainschwierigkeiten im Wege und nebstdem empfahl sich die Wahl von Langenthal als Kreuzungspunkt, im Hinblick auf eine allfällige Verbindung des Aarethals mit dem Birsthal. Somit erhielt das Projekt Wauwyl-Langenthal den Vorzug, dessen Länge 20,45 Kilom. beträgt und dessen Kosten ohne Betriebsmaterial auf Fr. 6,600,000 berechnet werden. Während die bestehende Eisenbahnlinie von Bern nach Luzern (über Aarburg) eine Länge von 114,71 Kilom. hat, ist die künftige Linie Bern-Langenthal-Wauwyl-Luzern bloss 99 Kilom. lang; ein ähnlich günstiges Resultat ergibt der Vergleich der Linien Biel-Aarburg-Luzern (113,36 Kilom.) und Biel-Langenthal-Wauwyl-Luzern (97,95 K.). Auch der neuen Bahn Bern-Langnau-Entlebuch-Luzern (94,60 Kilom.) wird die Linie Bern-Langenthal-Wauwyl-Luzern erfolgreiche Konkurrenz machen können, da die Entlebucherbahn eine bedeutend grössere Steigung zu überwinden hat.

Die Argumente des Direktoriums erhellen besonders zwei Dinge:

1. den Bau dieser Linie aus Gründen des Selbsterhaltes.
2. die äusserst vielsagende Bemerkung, dass die LWB vom Gesichtspunkt der SCB «über kurz oder lang doch hätte erstellt werden müssen». Alles in allem verrät der zitierte Bericht geradezu «prächtig», wie man innerhalb der Spitzen der Privatbahnen dachte und operierte. Mit welchem Aufwand an Arbeit und Geldern — Millionenbeträgen — wurde gespielt, um die Konkurrenz zu bodigen! Welch volkswirtschaftlicher wie verkehrspolitischer Unsinn und Leichtsinn! Eine solche Eisenbahnpolitik musste auf die Dauer zum Fiasko und Schaden des ganzen Landes führen. Aber eben: die Wurzeln dieses Uebels lagen teils darin, dass die Kompetenz zum Bau von Eisenbahnen den Kantonen zugeschoben worden war und somit Tür und Tor für ein Neben- und Gegeneinander offen waren. Die mächtig gewordenen Privatbahnen, die davon profitierten, waren dabei kaum je einmal auf die Volkswohlfahrt als vielmehr auf saftige Dividenden und ihren dominierenden Einfluss in den Kantonen bedacht.

Das Ergebnis davon fand kaum woanders einen so sprechenden Niederschlag wie gerade im Falle der LWB. In ihrem «Alleswollen» überschritt die SCB die Grenzen ihres Vermögens, während andererseits die Gegend von Ebersecken und ganz besonders Altbüron Opfer und Exerzierfeld einer verkehrten schweizerischen Eisenbahnpolitik wurden. Man könnte fast noch träfer von Tummelplatz sprechen. Was wurde da schliesslich an gutem Kulturland zerstört! Welche Hoffnungen wurden geweckt! Und schliesslich endete das Spiel in einem jämmerlichen Bumerang; den betroffenen Gegenden blieben nichts als Umtriebe, Aerger, landschaftliche Verunstaltungen, behaftet mit dem zweifelhaften «Ruhm» vom Bau einer Bahn, die nie fuhr.

Man kann diesem Treiben zugute halten, dass es eben ganz dem Zeitempfinden entsprach. Hat unsere jüngste, nun abgeklungene Konjunktur, nicht auch allerhand «Stilblüten», gerade im baulichen Bereich, ins Kraut schiessen lassen?! Keine Zeit ist vor Irrtümern gefeit. Wer hat heute, — wie damals — geglaubt, dass sich die Zeiten so rasch ändern würden! Freilich änderten sie sich damals in geschäftlicher Sicht krasser, geradezu bestürzend. Dass dabei

die SCB an ihrem grossen Bauprogramm strauchelte, ja straucheln musste, kam fast einem Naturgesetz gleich.

Umfasste das Netz der SCB um 1870 herum, wie bereits erwähnt, noch rund 240 Kilometer, so hatte sich die SCB im Jahre 1873 mit 145,1 Kilometer neuen Linien engagiert. Darin waren die schon früher vermerkten Gemeinschaftslinien nicht eingerechnet. Wie die nachfolgende Aufstellung zeigt, nahm sich im Bauprogramm der neuen Linien die LWB längenmässig recht bescheiden aus.

Gäubahn von Olten nach Lyss	Länge	60,5 km
Wasserfallenbahn von Liestal nach Oensingen	Länge	25,6 km
Bahn von Solothurn nach Schönbühl (= Fortsetzung)	Länge	24,0 km
Langenthal—Wauwil	Länge	21,0 km
Schmalspurige Bahn Liestal—Waldenburg	Länge	14,0 km
Total	Länge	145,1 km

Darüber hinaus kamen weitere Eisenbahnprojekte ins Gespräch, denen die SCB alles andere als gleichgültig gegenüber stand. Wie der Bericht des Verwaltungsrates (1872) an die Vollversammlung der Gesellschaft kundtut, machte man sich immerhin auch Gedanken über die finanziellen Auswirkungen neuer Engagements.

Weil sich die zwei Linien der SCB, von Biel über Solothurn und von Bern in Herzogenbuchsee vereinigten, dachte sie zuerst an eine neue zu errichtende Bahnlinie von da zur Luzernerlinie. Dazu entnehmen wir dem «Luzerner Tagblatt» (27. 2. 1873):

«Die letzten Jahre haben uns (gemeint ist die SCB) und unsere Nachbarin, der Nordostbahngesellschaft, in verschiedenen Richtungen diese Aufgabe gestellt (will heissen, die stetige Ausweitung des Netzes), und zwar in einem Masse, dass man sich oft fragen musste, ob es die Kräfte der Gesellschaften nicht übersteige. Solche ängstliche Rücksichten müssen aber zum Schweigen gebracht werden, wo vorwiegend Gründe unbeeinträchtigter eigener Bewegung und eventueller Selbsterhalt massgebend sind».

Weiter sei aus dem gleichen Bericht das wichtige «Geständnis» herausgegriffen; vorgängig wird summarisch von auftauchenden Konkurrenzlinien gesprochen:

«Dass Ihre Verwaltungsbehörden diese Projecte, soweit sie das herwärtige Netz speziell (gemeint ist damit das Stammnetz der SCB, vorab die Berner- und Luzernerlinie) und in seinen Beziehungen zum Osten und Westen der Schweiz berühren (angespielt wird damit auf die Bern-Luzern-Bahn und die Jura-Gotthardbahn), mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt haben, braucht nicht erst angeführt zu werden. Dieselben (die Verwaltungsbehörden) haben aber auch die Ansicht, es sei die Aufgabe der grössern und gutfundirten Bahnen, da die Initiative zu ergreifen und neue Unternehmungen selbst zur Ausführung zu bringen, wo allgemeine und besondere Gründe dafür sprechen, *ungeachtet der finanziellen Tragweite, welche damit verbunden ist.*

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, haben wir Ihnen früher den Bau und Betrieb der Bötzbergbahn, der Bahn von Stein nach Coblenz, der aargauischen Südbahn, der aargauischen Westbahn und in jüngster Zeit der Bahn von *Langenthal*

nach Wauwyl empfohlen und erlauben uns heute eine weitere Ausdehnung des Centralbahnnetzes durch die Uebernahme der Gäubahn und die Erstellung einer directeren Verbindung zwischen Basel und Bern in Vorschlag zu bringen».

Vor diesem grössern Hintergrund wurden die Weichen für den Bau der LWB gestellt. Es lag mir daran, diesen historischen Kern herauszuarbeiten, um die eigentliche «Vaterschaft» der LWB im richtigen Licht zu sehen. Damit aber folgen wir nun dem weitern Lauf ihrer Geschichte mit einer Betonung ihrer lokalen Elemente. Ein besonderes davon wird möglichst breit der Standort der Stationen einnehmen, weil ihnen — es braucht hiezu kaum Worte — eine entscheidende Rolle für die künftige Entwicklung der Ortschaften zufiel.

In möglichster Nähe eine Bahn zu haben, wurde gleichbedeutend mit Fortschritt bewertet, hiess mit der grossen Welt verbunden sein, die Zukunft in Händen haben. Die interessierten Orte mühten sich dann auch, wie wir noch hören werden, wacker in dieser Richtung. War diese Haltung falsch? Haben solche Ueberlegungen trotz den heute so gewandelten Verhältnissen von ihrer Bedeutung entscheidend verloren? Grundsätzlich nicht! Doch darüber kann hier nicht weiter die Rede sein. Jedenfalls waren die Jahre 1872 und 1873 für die einschlägige Landesgegend, als die Würfel zum Bau der LWB fielen, so oder so, sehr bedeutungsvoll, nicht minder aber auch für die SCB, wenn auch in etwas anderer Richtung. Dies registrierte auch sie im «Bericht des Verwaltungsrathes, gerichtet an die ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1874 über das Geschäftsjahr 1873», worin unter anderem festgehalten wurde: «Das Berichtsjahr ist für unsere Gesellschaft in mehrfacher Beziehung ein äusserst bedeutungsvolles. Es fallen in dasselbe die wichtigen Beschlüsse betreffend die Erstellung der Eisenbahnstrecke Langenthal-Wauwyl . . .»

Die Konzessionsverhandlungen

Konzessionsverhandlungen hatten vor dem Bau einer Eisenbahn mit den zuständigen Kantonsregierungen voranzugehen. An solchen Verhandlungen wurden die Modalitäten über die zu bauende Linie besprochen. Linienführung, Errichtung und Standorte der Stationen, weitere Verpflichtungen, welche mit einem solchen Bahnbau zusammenhingen, wurden dabei ausgehandelt. Im konkreten Fall fielen diese Verhandlungen gerade in die Wende von der kantonalen zur eidgenössischen Eisenbahnhoheit. Weil aber die «ersten Lebenszeichen» der LWB sich noch vorher bemerkbar machten, wurden die anfänglichen Kontakte mit der Berner und Luzerner Regierung gesucht und geführt, um dann später auf Bundesebene die Konzession unter Dach zu bringen. Am 21. November 1872, fast auf den Monat genau vor dem Inkrafttreten des neuen schweizerischen Eisenbahngesetzes, gelangte die SCB mit folgendem Schreiben an die Luzerner Regierung:

«Ein Blick auf die Karte zeigt, dass durch Anlage einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Bahnstationen Wauwyl und Langenthal für verschiedene Verbindungen zwischen dem Gotthard und Luzern einerseits und dem Westen anderseits, eine möglichst kurze Linie erstellt werden kann. In der Absicht, den daherigen Verkehrs-Interessen entgegen zu kommen, haben wir uns, unter Vorbehalt der nicht zu bezweifelnden Zustimmung der höhern Organe unserer Gesellschaft, entschlossen, diese auch für Ihren Kanton wichtige Verbindung auszuführen und richten deshalb folgende zwei Gesuche an Sie:

1. Die zwischen Wauwyl und der bernisch-luzernischen Grenze in der Richtung von Altbüron und Langenthal gelegenen Gemeinden Ihres Kantons zu veranlassen, dass dieselben von uns auf deren Gebiet zu veranstaltenden Aufnahmen keine Schwierigkeiten entgegensetzen.
2. Unserer Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wauwyl in möglichst direkter Richtung gegen Langenthal die Konzession zu ertheilen und zu diesem Zwecke mit uns in Unterhandlung zu treten«.

Bereits am 3. Dezember 1872 bewilligte der Verwaltungsrat der SCB aufgrund eines Antrags seines Direktoriums ein Konzessionsgesuch für eine Bahnlinie von Langenthal nach Wauwil. Gleichen Tags wurde ferner der Oberingenieur beauftragt, zwischen Langenthal und Wauwil Studien für die geplante Linie vorzunehmen. Und Ende Dezember 1872 fand in Luzern zwischen der Regierung und den beiden SCB-Direktoren Siegfried und Vischer ein Konferenzgespräch wegen der eingereichten Konzession statt. Es ging dabei um eine Aussprache, um hüben und drüben die Wünsche und Bedingungen zu erkunden. Direktor Siegfried hielt nachher das Ergebnis des Gesprächs wie folgt fest:

«Die Abgeordneten Luzerns zeigten sich zur Mitwirkung für die vom Bunde zu erlangende Konzession bereit in der Meinung, dass dieses Projekt einer vom Kanton Bern bereits konzedierten (zugestandenen) Linie von Langenthal gegen Zell (Teil der Jura-Gotthardbahn) nicht hinderlich sein soll. Anbei äusserten sie sich aber dahin, dass durch Ausführung einer Linie Langenthal-Wauwil das Projekt der Jura-Gotthardbahn zurückgestellt werden dürfte. Im besonderen wünschten die Abgeordneten Luzerns:

1. dass hierseits (gemeint ist von Seiten der SCB) ein Konzessionsentwurf behufs vorgängiger Verständigung vorgelegt werde,
2. dass wo möglich in der Thalsohle, so nahe als thunlich bei St. Urban eine Station aufgenommen werde und
3. dass der Bau und Betrieb einer Zweiglinie von der Station Schötz oder Wauwil nach Willisau von der C. B. (= SCB) unternommen werde.

Zu diesem Punkt 3 erklärten die Delegierten der SCB, dass sie hiezu kein Versprechen abgeben könnten, weil die Linie Langenthal-Wauwil an und für sich teuer zu stehen komme».

Kurz darauf reichte die SCB beim Bundesrat das entsprechende Konzessionsbegehren ein. Das rasche Vorgehen hatte seine gezielten Gründe. Man wollte damit der Jura-Gotthardbahn möglichst früh das Wasser abgraben. Für diese hatte übrigens schon vorher der Kanton Bern für sein Gebiet die Konzession erteilt, obwohl hiezu die Pläne für das Trassee noch nicht vorlagen, sondern erst die Vorstudien dazu angelaufen waren. Deshalb betonte dann die SCB in ihrem Konzessionsgesuch an den Bundesrat ausdrücklich, dass der Weg der neuen Bahnlinie zwischen Langenthal und St. Urban

2
3
4
5

Altbüron. Luftbild «Alpar», Bern. Erste Hälfte 1930er Jahre. Es handelt sich bei dieser Foto in allen Belangen um eine historische Aufnahme. Nicht nur hat sich das Dorfbild durch Neu- und Umbauten, aber auch Abgang von alten Häusern gewandelt, sondern auch der von unten links nach rechts hinten sich dahinziehende Bahndamm hat seither stark von seinem Gesicht verloren.

1: Das Damm-Teilstück unten links wurde 1966 an Ort und Stelle verebnet.

2: Diese zwei Mauern, einst als Träger der Eisenbahnbrücke über die Strasse (Grossdietwil—Altbüron) gebaut, wurden 1936 anlässlich der Kantonsstrassenkorrektion gesprengt. Die Quadersteine, nebst einem Teil des dahinterliegenden Bahndammes, wurden als Aufschüttmaterial für die Strasse von der Rothbrücke (Grenze zu Melchnau/Bern) bis zum «Kreuz» verwendet.

3: Hier auf der sogenannten «Planey» verebnete der Sportklub Altbüron-Grossdietwil (Winter 1969/70) einen Teil des auslaufenden Dammes und füllte damit gleichzeitig einen Teil des bereits geschaffenen einschnittartigen Zufahrtsweges zur Station Altbüron (aus Richtung Grossdietwil) zu, um den heutigen Sportplatz zu schaffen.

4: An dieser Stelle war die Station Altbüron vorgesehen. Der stark erweitert aufgeschüttete Bahndamm macht das plastisch deutlich. Seit die Flugaufnahme gemacht wurde, haben sowohl dieser Stationsplatz wie der restlich verbliebene Damm von ihrem einstigen profilierten Aussehen wegen der intensiveren landwirtschaftlichen Nutzung eingebüsst.

5: Statt eines Dammes verläuft hier das einstige Bahntrasse teils eben, teils in einem Einschnitt, um bald nachher in den Tunnel zu münden.

nicht durch die geplante Jura-Gotthardbahn beeinträchtigt werde. Diese Sorge war durchaus berechtigt, weil anfänglich ab Langenthal bis Zell eine Variante über Huttwil und eine zweite durch das Rothtälchen über Melchnau-Grossdietwil-Fischbach studiert wurde.

Willisau schaltet sich ein

Willisaus erste Eisenbahnhoffnungen und -pläne zerschlugen sich in den 1850er Jahren, damals, als nachträglich die bereits erteilte Konzession für eine Eisenbahn von Luzern nach Zofingen über Wolhusen-Willisau erteilt und nachträglich über den kürzern Weg (heutige Linienführung) im luzernischen Grossen Rat «durchgedrückt» wurde. Seither suchte Willisau mit grosser Energie einen Eisenbahnanschluss in Richtung Centralbahn, entweder in Nebikon oder Wauwil, zu verwirklichen. Ein eigenes Willisauer Eisenbahnkomitee nahm die Interessen wahr. Mit dem Aufkommen des Projektes der Jura-Gotthardbahn erhellte sich Willisaus «Eisenbahnhimmel» hoffnungsvoller. Das ihr auf dem Fuss folgende Projekt einer Bahnverbindung von Langenthal nach Wauwil rief nun aber die Willisauer bald deutlicher auf den Plan. Bereits Ende Dezember 1872 gelangte deshalb der Stadtrat von Willisau mit einer Eingabe an den luzernischen Regierungsrat. Wir halten daraus fest:

«I. Für den Kanton Luzern ist von grösster Wichtigkeit, dass die Jura-Gotthardbahn gebaut werde. Deswegen und weil für diese *früher* schon das Konzessionsgesuch eingereicht wurde, so muss dieses *vorab* behandelt werden. Dieses hat die Priorität.
II. Wollte man dieses nicht anerkennen, so müssten bei Konzedierung der Linie Langenthal-Wauwyl immerhin Bestimmungen in die Konzession aufgenommen werden, welche *kein Ausschlussrecht* für oder gegen andere Bahnen gestatten würden (Solche Dinge kamen damals recht oft vor!).
Die Konzession müsste selbst Parallelbahnen gestatten. Es ist dies um so nötiger, weil die Terrain-Studien der Jura-Gotthardbahn für die Linie von der Bernergrenze bis Wohlhausen noch nicht gemacht sind, und möglicherweise diese Bahn die gleiche Linie stückweise einhalten müsste, welche die Zentralbahn verlangt. Vor allem sollten noch die Terrainstudien aufgenommen und daher für dermalen das fragliche Gesuch verschoben werden, bis nach allen Richtungen spruchreifes Material, auch für die Jura-Gotthardbahn, vorhanden ist.
III. Würde trotz dem Gesagten die fragliche Linie Langenthal-Wauwyl konzessioniert werden wollen, so müsste, wie im Kanton Aargau mit der Südbahn verfahren werden, die Eisenbahn Willisau-Centralbahn zu *bauen und zu betreiben,* alles auf eigene Kosten und eigene Rechnung. *Auf diesem Punkt müssten wir unbedingt und unter allen Umständen bestehen.* Es ist dies eine conditio sine qua non (unerlässliche Voraussetzung). Dies würde auch im Interesse des Kantons Luzern liegen, der sonst Fr. 150 000.— in Aktien an die Verbindungsbahn Willisau-Zentralbahn laut Volksbeschluss leisten müsste und durch die *Linie Langenthal—Wauwil,* die *Rentabilität der Entlebucherbahn, bei welcher der Kanton stark betheiligt ist, ganz aufgehoben wird.* (!) Der Kanton muss daher auch auf ein Aequivalent (= gleich-

wertiger Ersatz) dringen und unterstützen. Man darf nicht vergessen, dass das Hinterland bei den staatlichen Eisenbahnbeiträgen mit grosser Steuerkraft engagiert ist. Wir selbst sind um so mehr berechtigt, diese Uebernahme der Verbindungsbahn von der Zentralbahn zu fordern, weil wir die rechtskräftige Konzession für dieselbe besitzen und die Langenthal-Wauwil-Bahn unsere konzedierte Linie (Willisau-Zentralbahn) durchschneiden würde.
Es ist um so nöthiger, dass mit aller Energie an dieser Bedingung festgehalten werde, weil die Linie Langenthal-Wauwil nur einer kleinen Bevölkerung des Kantons Vortheil bringt und erst durch die Erstellung der Verbindungsbahn das Hinterland interessiert wird. (Gemeint ist damit die Linie von Willisau Richtung SCB, sei dies über Schötz nach Nebikon bzw. Wauwil).
Eine Deputation wird sich erlauben, Ihnen unseren Standpunkt mit Nachdruck zu erörtern, auf dem wir verharren und den wir nöthigenfalls mit allen erlaubten Mitteln vertheidigen werden.
IV. Mit Rücksicht auf das Gesagte müssen wir bitten, zu allfälligen Verhandlungen mit der Zentralbahn als Betheiligte zur Wahrung unserer Rechte und Interessen beigezogen zu werden. Die Lösung dieser Frage in unserem Sinne ist für das Hinterland und den Kanton Luzern von sehr grosser Bedeutung».

Dass es den Willisauern damit ernst war, geht aus einem bereits andern Tags (23. 12. 1872) an den Luzerner Regierungsrat gerichteten Telegramm hervor: «Schultheiss Schnyder Luzern / Eisenbahnkomitee Willisau wünscht sehr offiziösen Vorstand vor Regierung / morgen zirka 3 Uhr / betreff Langenthal-Wauwil / Antwort bezahlt / Meier / Peter / Grossräthe». Die Delegation von Willisau setzte sich dann aus folgenden Herren zusammen: Oswald, Fürsprech, Willisau (Präsident); Jost Alfred, Grossrat, Willisau-Stadt; Peter, Grossrat, Willisau-Land; Meyer Franz, Grossrat, Willisau-Land; Steiner, alt Grossrat, Alberswil; Frei, Gemeindeammann, Ettiswil.

Während bereits am 28. Januar 1873 die SCB das eigentliche Konzessionsbegehren beim Bundesrat für die LWB einreichte, fanden die Verhandlungen hierüber doch erst am 18. Juli zwischen dem bundesrätlichen Departementsvorsteher, einer Delegation der SCB, sowie einer Deputation von Bern und Luzern statt. Zu diesen Verhandlungen in Bern wollten sich auch die Willisauer «Eisenbahnmänner» Zutritt verschaffen. Sie hatten sich vorher bei der Luzerner Regierung darum bemüht, welche ihrerseits dieses Ansuchen beim Bundesrat bejahend vertrat. Aus grundsätzlichen Ueberlegungen — die Kantonsregierungen seien hiezu lediglich legitimiert — wurde dem Willisauer Ansinnen nicht entsprochen.

Nach einigem Hin und Her schloss schliesslich das Willisauer Eisenbahnkomitee mit der SCB einen Vertrag zum Bau einer schmalspurigen Bahn von Willisau über Alberswil-Schötz nach Wauwil. Ab Schötz war vorgesehen, auf dem Trassee der normalspurigen LWB eine dritte Schiene einzulegen. Das Unternehmen konstituierte sich unter dem Namen «Gesellschaft der Willisauer Bahn», mit Sitz in Willisau-Stadt. Die für Willisau gewissermassen hoffnungsvolle Bahn wurde zu einem der LWB aufgepfropften Reis. Doch dieses ging von selber ein, als der Stern der LWB erlosch. Ueber diese «Willisauer Bahn» ist in einer spätern, gesonderten Arbeit ausführlicher zu

berichten. Für heute sei hiezu lediglich ein Kommentar aus dem «Luzerner Tagblatt» vom 12. Dezember 1874 beigefügt.

Luzern. Zum Projekt einer Willisauer-Bahn. Vor einigen Tagen ist uns eine, vom Initiativ-Komite des benannten Bahnprojektes verfasste Broschüre zugekommen, aus der wir ersehen, dass über dieses Projekt zwei Gutachten und ein mit der Zentralbahngesellschaft vereinbarter Bau- und Betriebsvertrag vorhanden sind.

Das erste Gutachten hat Hrn. Oberingenieur Burri in Basel zum Verfasser. Derselbe berechnet die Baukosten für eine normal-spurige Bahn Willisau-Wauwyl auf 1,300,000 Franken, falls die Linie westlich um den Wauwylersee geführt und auf 1,400,000 Fr., falls die Bahn mit möglichster Annäherung an Schötz gebaut wird. Dieses letztere Trace wird als das betriebstechnisch richtigste bezeichnet.

Das zweite Gutachten rührt von Hrn. Eisenbahndirektor Vögeli in Zürich her. Derselbe veranschlagt die Kosten einer schmal-spurigen Bahn Willisau—Schötz—Wauwyl auf 650 000 Franken. Nach seiner Berechnung würden die Betriebseinnahmen Fr. 5472 und die Betriebsausgaben Fr. 4079 per Kilometer betragen, so dass (bei 10 Kilometern) eine jährliche Netto-Einnahme von Fr. 13,930 resultiren würde = $2^1/_{10}$% des Baukapitals.

Der Vertrag mit der Zentralbahndirektion trägt das Datum vom 19./21. August 1874 und ist abgeschlossen unter Ratifikationsvorbehalt des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Zentralbahngesellschaft einer- und der subventionirenden Gemeinden anderseits. Der Inhalt des Vertrages ist in den Hauptpunkten folgender: Die genannten Kontrahenten begründen gemeinsam eine anonyme Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Willisau—Wauwylbahn; dieselbe bildet eine für sich selbständig bestehende Unternehmung, und es wird über den Bau und Betrieb derselben besondere Berechnung geführt. Die Bahn soll nach dem System der schmalspurigen Bahnen gebaut werden. Der Zentralbahn bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb zu den Selbstkosten oder zu einer zu vereinbarenden Entschädigung zu übernehmen; diese Erklärung hat die Zentralbahn 6 Monate vor Eröffnung des Betriebes abzugeben.

Das Anlagekapital inklusive des Betriebsmaterials wird zu Frkn. 660,000 in 1320 Aktien zu Fr. 500 veranschlagt. Hievon übernimmt die betheiligte Landesgegend, die Zentralbahn und der Kanton Luzern je $^1/_3$, d. i. Fr. 220,000. (Bisher haben die betreff. Gemeinden theils unbedingt, theils bedingt Fr. 182,000 in Aktien votirt.) Dieser Vertrag fällt dahin, wenn innert zwei Jahren vom Tage des Abschlusses an die Betheiligung der Gemeinden und des Staates in dem erwähnten Masse nicht rechtsgültig dekretirt ist.

Erteilung der Konzession zum Bau der LWB

Das Konzessionsbegehren wurde am 28. Januar 1873 dem Bund eingereicht. Doch konnte darauf erst am 13. Juni eingetreten werden, weil vorher die dazugehörenden Pläne fehlten. Bereits am 24. Juli 1873 lag die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vor. Daraus mag folgendes interessieren:

«Zur Herstellung einer möglichst kurzen Verbindung zwischen dem Westen der Schweiz und dem Gotthard, beziehungsweise Luzern, sucht das Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn um eine Konzession nach zum Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie Langenthal—Wauwyl.

Von der Zentralbahnstation Langenthal ausgehend, führt die Bahnlinie nach Ueberschreitung der Langeten durch grössere Waldungen (lies: sogenannter Untersteckholzer Wald) über die Station St. Urban ins Thal des die Kantonsgrenze bildenden Rothbaches und dessen rechtem Ufer entlang, also auf Luzernergebiet, nach Altbüron; hier beginnt ein 2000 Meter langer Tunnel, mittelst dessen sie durch den Stalten nach Ebersecken und von da ins Luthertal gelangt; endlich zieht sie sich über Schötz ins Wiggerthal, wo sie bei Egolzwyl unterhalb der Station Wauwyl an die Zentralbahnlinie Luzern-Olten anschliesst.
Diese Verbindungslinie erhält eine Länge von 20.45 Kilometer. Durch dieselbe wird die bisherige Linie Bern-Luzern *via Zentralbahn* (lies: Aarburg) um 15.69, oder nach bisheriger Fahrtordnung der Züge die von Bern nach Luzern *über Olten* gehen, 23.10 Kilometer abgekürzt.
Als kleinster Krümmungshalbmesser ist 400 Meter angenommen. Die Maximalsteigung beträgt 16 Promille und die mittlere Steigung 8.1 Promille. Die Kosten dieser Bahnlinie werden auf Fr. 6 602 000 oder Fr. 322 800.— per Kilometer berechnet!»

Anschliessend erteilte am 23. September 1873 die Bundesversammlung der SCB die Konzession für den Bau und Betrieb der LWB. Daraus erwähnen wir:

«Art. 5. Binnen einer Frist von sechs Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen der Gesellschaft einzureichen. Vor dem 31. Juli 1874 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.
Art. 6. Bis zum 31. März 1879 ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.
Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Expropriation (Enteignung des Landes) ist für eine doppelspurige Bahn auszuführen. Für Tunnels wird der Unterbau zweispurig angelegt».

Die hier herausgegriffenen Bedingungen werden uns später noch mehrmals beschäftigen.

Trasseestudien und vorgesehene Stationen

Während der vorhergehende Abschnitt der eigentlichen Entwicklung vorauseilt, aber bewusst das behördemässige Verfahren in einem Guss beinhaltet, so waren seitens der SCB vorerst noch viele weitere Fragen zu studieren und abzuklären. Eine der wichtigsten davon war die genaue Führung der Bahnlinie überhaupt. Dazu gesellten sich die Standorte der Stationen, die wiederum wesentlich von der Wahl des Trassees abhingen.

Diese Studien waren wegen des stark kupierten Geländes äusserst schwierig, aufwendig und voller Tücken. In diesem Sinne äusserten sich die Techniker schon zu Beginn der Sondierungen. In der Folge mussten wegen der unterschiedlichen Bodenbeschaffenheit viele zeitraubende und kostspielige Sondierlöcher erstellt werden, welche das Fortschreiten der Planung verzögerten. Das war dann mit ein Grund, warum die Pläne nicht rechtzeitig fertig wurden und der Bau nicht terminmässig begonnen werden konnte.

Ein erster Bericht des damaligen Oberingenieurs der SCB, Buri, (10. Dezember 1872) gibt beredten Einblick in die gemachten Studien, gleichzeitig auch in den Zeitdruck, unter welchem sie entstehen mussten. Es standen hiefür lediglich sechs Tage zur Verfügung. Diese Zeitnot geht darauf zurück, weil man der Jura-Gotthardbahn unbedingt zuvorkommen wollte und auf Ende Dezember 1872 mit der Luzerner Regierung Verhandlungen angesagt waren. Hiezu brauchte es konkrete Unterlagen.

Nach den ersten Vorstudien war es bereits eindeutig, dass zwischen Wauwil und Altbüron lediglich eine einzige, sozusagen unabänderliche Linienführung in Frage kam. Anders lagen die Verhältnisse zwischen Altbüron und Langenthal. Auf diesem Abschnitt wurden vier mögliche Varianten studiert. Ein zweiter Bericht (8. Januar 1873) des Oberingenieurs gibt hierüber noch deutlicheren Bescheid.

Projekt I sah ab Altbüron eine möglichst direkte Linie vor;

Projekt II eine Linie über Ludligen, Kleinroth, Kleben, Untersteckholz; Projekt III eine Linie über Ludligen, Pfingstägerten und durchs Burgdorfmöösli; Projekt IV schliesslich eine untere Linie über St. Urban. Von den einzelnen Streckenabschnitten und Varianten sei nachfolgend das Wesentliche herausgegriffen:

«*1. Strecke Wauwyl—Altbüron.*

Von der Station Wauwyl folgt die neue Linie der bestehenden Linie auf 1.6 Kilometer Länge in Richtung und Gefälle und zweigt beim Strassenübergang bei Egolzwyl (beim heutigen und schon damaligen Bahneinschnitt) nach Süden ab, um beim Oberwellberg die Strasse von Nebikon nach Willisau zu kreuzen, woselbst für Schötz, Ettiswyl und Alberswyl eine Station zu errichten ist. Von hier wendet sich die neue Linie nach Westen, mit einer Steigung von 16 Promille, um bei Gläng den Lutherbach in einer Höhe von 9 Meter zu überschreiten. Von Gläng folgt das Bahntracé ununterbrochen dem südlichen Berghange (gemeint ist die linke Talseite) des steilen und sehr engen Rickenbachthales und erreicht bei Kilometer 7.2 bis 8 die Station Ebersecken und bei Kilometer 8.7 und Quote 570 die Tunnelmündung. Der Tunnel durch den Stalten erhält eine Länge von cirka 2.0 Kilometer, ein Gefälle von 2,5 per mille, von der Mitte nach beiden Seiten und durchdringt eine weiche Molasse (= Sandstein), wo voraussichtlich viel Wasser zu Tage treten wird, und es ist daher anzunehmen, dass der ganze Tunnel ausgemauert werden muss.
Auf der ganzen Strecke kommen keine grössern Kunstbauten vor, mit Ausnahme der Brücken über den Luthernbach und einer Strassen- und Bachbrücke bei Ebersecken (Anmerkung: zur Ueberschreitung des Seitentälchens gegenüber dem Gasthof «Sonne»); dagegen werden auf der ganzen Linie wegen dem sehr steilen Gehänge Stütz- und Futtermauern in grosser Ausdehnung erforderlich. Am westlichen Tunneleingang ist die Station Altbüron situiert.

2. *Strecke Altbüron—Langenthal.*

Projekt I. *Die direkte Linie* übersetzt mit 16 Promille Gefälle unmittelbar bei Altbüron das Rothbachthal mit einem 480 Meter langen und 35 Meter hohen Damm, wendet sich sodann in nördlicher Richtung, um beim Bodenhölzli (sollte wahrscheinlich Bod*m*enhölzli heissen) das zweite Thal (Seitentälchen von Melchnau) mit einem 450 Meter langen und 40 Meter hohen Damm zu überschreiten, folgt hierauf zwischen Kilometer 15 und Kilometer 18 dem rechtseitigen Thalhange, überschreitet

zwischen Schoren und Langenthal das Langeten-Thal und mündet beim Salzmagazin, also von der westlichen Seite, in die Station Langenthal ein, was für die daselbst in der Richtung von Bern nach Luzern durchgehenden Züge eine Kopfstation resp. Maschinenwechsel bedingt.
Die Gesamtlänge der ganzen Linie ergibt sich bei diesem Projekte zu 20.8 Kilometer, ist aber der beiden kolossalen Dämme wegen kaum ausführbar. II. Das zweite Projekt verfolgt mit 16 Promille Gefälle von der Station Altbüron auf drei Kilometer den rechtseitigen Berghang (Halden, Flue, Feld, Grünbach) des Rothbachthales, übersetzt dasselbe mit einem Damm von 700 Meter Länge und 20 Meter Höhe, führt sodann in der tiefsten Stelle zwischen Kleinroth und Kleben hin und vereinigt sich bei Untersteckholz mit Projekt I. Die Gesamtlänge der Linie von Wauwyl bis Langenthal ist 21,5 Kilometer.
III. Das dritte Projekt hat mit Projekt II die Strecke von der Station Altbüron bis Kilometer 14.8 mit 16 Promille Gefälle gemeinschaftlich, übersetzt jedoch das Rothbachthal 600 Meter unterhalb bei Pfingstägerten, durchschneidet sodann das Burgdorf-Möösli, kreuzt die Strasse von Langenthal und dem Bad und mündet von der östlichen Seite in die Station Langenthal ein, so dass daselbst die Züge Bern—Luzern ohne Maschinenwechsel durchfahren können. Die Gesamtlänge der Linie von Wauwyl bis Langenthal ist 20.45 Kilometer.
IV. Das vierte Projekt endlich verfolgt von der Station Altbüron mit 16 Promille Gefälle den westlichen Thalhang (rechte Talseite) auf 5.5 Kilometer Länge, übersetzt circa ein Kilometer oberhalb St. Urban das Rothbachthal mit einem Damm von 700 Meter Länge und 15 Meter Höhe, zieht sich sodann in einer Horizontalen (= waagrechte Gerade) parallel mit der Strasse von Langenthal nach St. Urban hin und mündet von der östlichen Seite in die Station Langenthal ein, so dass daselbst die Züge Bern—Luzern ohne Maschinenwechsel durchfahren können. Die Gesamtlänge der Linie von Wauwyl bis Langenthal beträgt 21,8 Kilometer.
Unter Zugrundelegung des Projektes III: Altbüron—Pfingstägerten—Langenthal ergeben sich die Entfernungen wie folgt: (Dies zu wissen ist äusserst wichtig, weil daraus die mutmassliche Konkurrenzfähigkeit der LWB abgelesen werden sollte).

Bern—Aarburg—Luzern (Centralbahn)	114,71	Kilom.
Bern—Langenthal—Huttwyl—Willisau—Wohlhausen—Luzern (Jura-Gotthardbahn)	108,6	«
Bern—Langenthal—Altbüron—Grossdietwyl—Zell—Wohlhausen—Luzern (eine Variante der Jura—Gotthardbahn die ebenfalls studiert, aber dann fallengelassen wurde)	101,1	«
Bern—Langenthal—Wauwyl—Luzern (Projekt III)	99,02	«
Bern—Langnau—Emmenbrücke—Luzern (Entlebucher-Bahn)	94,60	«

Es ist somit *für Bern* die Entlebucher-Linie um 4,40 Kilometer kürzer als die Linie über Altbüron. Von *Zollikofen hinweg* ergibt sich dagegen bereits ein merklicher Vortheil zu Gunsten der letzteren Linie, indem die Länge:

für Zollikofen—Bern—*Langnau*—Luzern	102,3	«
für Zollikofen—Langenthal—*Altbüron*—Luzern	91,3	«
beträgt,		
somit *für Zollikofen* die letztere Linie um	11,0	«
kürzer ist.		
Für Biel ergibt sich:		
Biel—Herzogenbuchsee—Langenthal—*Altbüron*—Wauwyl—Luzern	97,95	«
Biel—Bern—*Langnau*—Luzern	128,35	«

Es ist somit auch für Biel die Linie über *Altbüron*—Wauwyl um *30,40 Kilometer* kürzer als von Biel über Bern durchs Entlebuch nach Luzern.
Vom Betriebsstandpunkt ist noch zu erwähnen, dass die Linie Bern—*Altbüron*—Wauwyl—Luzern ein Gesamtsteigen und Fallen von 640 Meter zu überwinden hat,

während die Linie Bern—*Langnau*—Luzern ein solches von 840 Meter erzeigt, somit die Linie über Altbüron—Wauwyl trotz der Mehrlänge von 4,4 Kilometer weit leichter, billiger und mit kürzern Fahrzeiten betrieben werden kann als die Linie über Langnau.
Fasst man diese vier Projekte, sowohl vom Bau- als vom Betriebsstandpunkte aus ins Auge, so folgt, dass:
Projekt I der bedeutenden Mehrkosten und Projekt II des erforderlichen Contre-Gefälles wegen ausser Concurrenz fallen und dass Projekt III um 1,3 Kilometer kürzer und jedenfalls nennenswerth billiger als Projekt IV, somit das vortheilhafteste von allen vier Projekten ist und gegen Projekt IV einzig den Nachtheil hat, dass die Station St. Urban selbst, also 1¼ Kilometer weiter als bei Projekt IV, angelegt werden kann. Die Kosten des Projektes III berechnen sich ohne Betriebsmaterial auf Fr. 6 600 000.—.»

Die bereinigten Trasseepläne

Am 14. November 1873, knapp ein Jahr nach den ersten Planungen, legte das Direktorium dem Verwaltungsrat die bereinigten Trasseepläne der LWB vor. Es wurden dabei nur noch drei Varianten anvisiert. Einleitend hielt der Bericht des Direktoriums fest:

«Bei dem durchgehenden, sehr coupierten (zerschnittenen), auf grosse Strecken mit Waldboden bedeckten Terrain, waren die technischen Studien mit ziemlichen Schwierigkeiten verbunden, und es mussten die topographischen Aufnahmen, wie die Pläne zeigen, auf mehr als gewöhnliche Bodenfläche ausgedehnt werden, um die Tracéstudien mit der nöthigen Gründlichkeit vornehmen zu können.» Weiter wurde im Vorwort erwähnt, «dass drei Varianten bearbeitet wurden, deren Ausführung mehr oder weniger den Anforderungen entspricht, welche an diese Bahn gestellt werden». Ausserdem wird bemerkt: «Alle übrigen Zugsrichtungen, welche im Lokalinteresse einzelner Ortschaften ausser den eingezeichneten Tracélinien gewünscht werden, können mit Rücksicht auf den Zweck dieser Bahn und die Configuration (=Gestalt, Aussehen) des Terrains *keine Berücksichtigung finden*, weil dieselben entweder eine bedeutende Verlängerung der Bahn oder ganz unverhältnismässige Mehrkosten an Erdarbeiten und Kunstbauten zur Folge haben würden». (Indirekt ist damit auf die Bestrebungen Melchnaus gezielt, das mit Nachdruck ganz in der Nähe des Dorfes eine eigene Station anstrebte. Darauf wird noch näher eingetreten).

Um die Linie vom Gläng nach Schötz möglichst direkt zu führen, sah eine Variante die Durchschneidung des Wellbergs vor. Doch bemerkte hiezu der Bericht des Direktoriums selber: «Die in den Plänen eingezeichnete vierte Variante durch den Wellberg muss ausser Acht gelassen werden, weil der damit verbundene Vortheil einer kleinen Abkürzung der Bahnlinie nicht genügend ist, um den Nachtheil einer ganz bedeutenden Kostenvermehrung und der Unmöglichkeit einer Stationsanlage bei der Ortschaft Schötz auszugleichen».

Das Projekt I, das sich mit dem ersten, bereits früher erwähnten deckte, kam wegen der grossen Erdbewegungen (man schätzte sie auf 1 513 760 Kubikmeter!) und der grossen Kosten nicht in Frage. Gewählt wurde schliesslich Projekt II. Abgesehen von der Variante «Wellberg», deckten sich alle Projekte von Wauwil bis Altbüron. Ab da führte nun die Linie gemäss Projekt II ungefähr am Dorfteil Linde vorbei, Richtung Fuss der Halde, Flue, Feld, Grünbach, Ludligen, Unter Berghof bis fast zur Kleinen Sonnhalde (oberhalb St. Urban), um dann westlich abzuschwenken, das Gebiet zwischen Untersteckholz und Sängi durchquerend, Langenthal zu erreichen. Die zu bewegenden Erdmassen wurden bei diesem Projekt auch mit 1 133 915 Kubikmeter errechnet. Die Länge der Linie betrug 20,6 Kilometer. Als Nachteil bei Projekt II wurde empfunden, dass die Station Altbüron beidseitig an zwei enge (300 Meter Radius) Kurven zu liegen kam.

Aussagekräftig führt der Bericht weiter aus: «Bei sämmtlichen 3 Varianten können an schicklichen Plätzen Stationen für St. Urban, Altbüron, Ebersecken und Schötz angelegt werden.

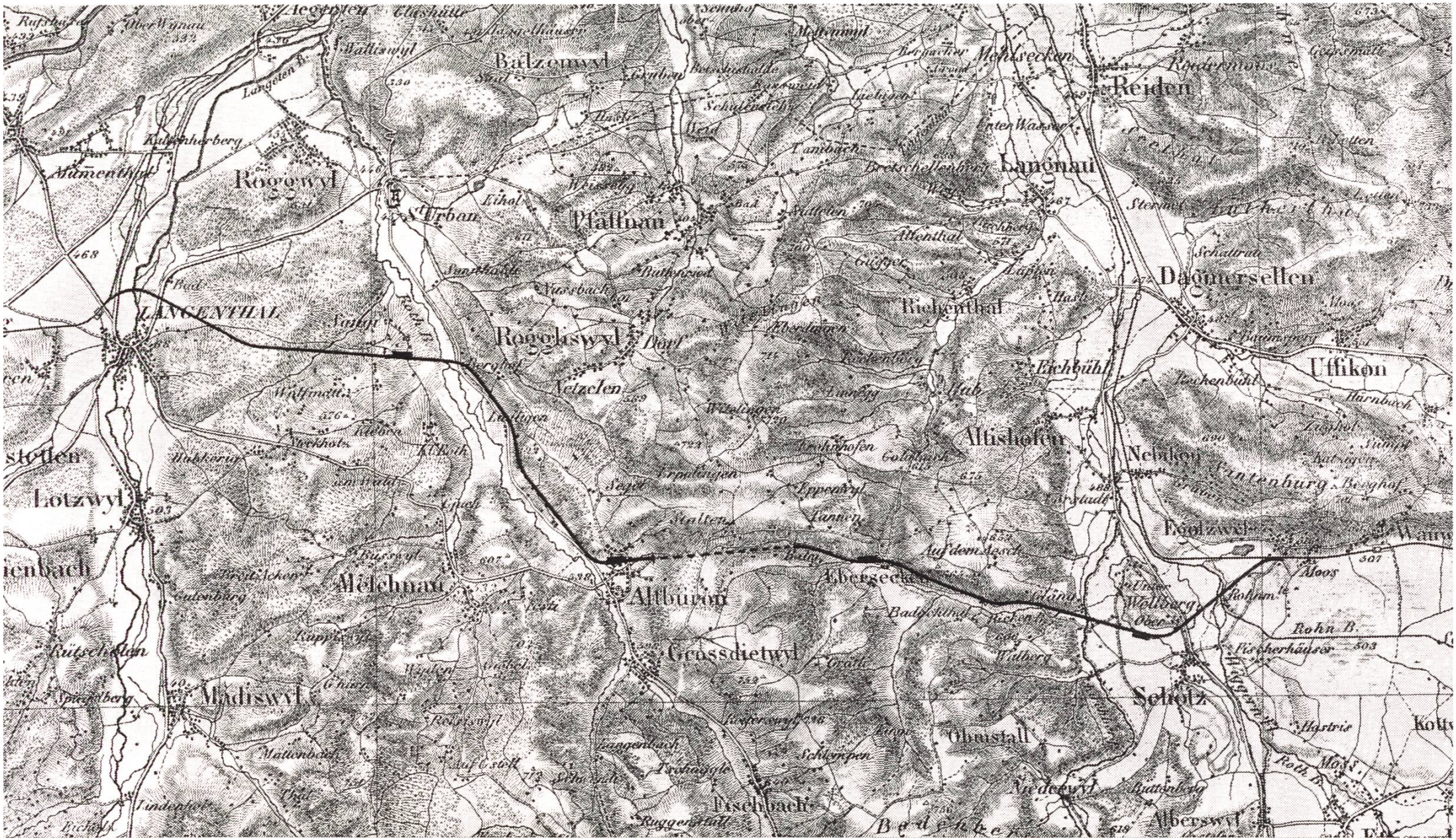
In neuerer Zeit hat sich die auf der Westseite der Bahn liegende bernische Gemeinde Melchnau sehr bemüht, uns zu einer Verlegung des Bahntracé in die Nähe dieser Ortschaft und eventuell zur Anlage einer 5. Station in möglichster Nähe derselben zu veranlassen. Die nähere Prüfung dieses Ansuchens hat indessen gezeigt, dass dem in erster Linie bezeichneten Wunsche nicht entsprochen werden kann, ohne die Bahn wesentlich zu verlängern und die Baukosten um ca. Fr. 500 000.— zu vermehren. Auch das eventuell gestellte Ansuchen einer 5. Station kann unseres Erachtens nicht bewilligt werden, weil mit den bereits zugestandenen vier Stationen der Lokalverkehr in ausgiebigster Weise berücksichtigt würde und überdies die vom Gemeinderath Melchnau gewünschte 5. Station nur 1400 Meter von der projectierten Haltstelle St. Urban entfernt ist. Wir erlauben uns, an dieser Stelle noch zu bemerken, dass die bei den Konzessionsverhandlungen verlangte und von unserer Seite zugestandene Errichtung von vier Stationen unserer Gesellschaft schwere Opfer auferlegt, indem nach einer von unserem Oberingenieur angestellten Berechnung durch Suprimierung (Aufhebung) der Stationen Ebersecken und Altbüron der zwischen beiden liegende Tunnel um 250 Meter verkürzt und damit die Baukosten um mindestens Fr. 400 000.— vermindert werden könnten».

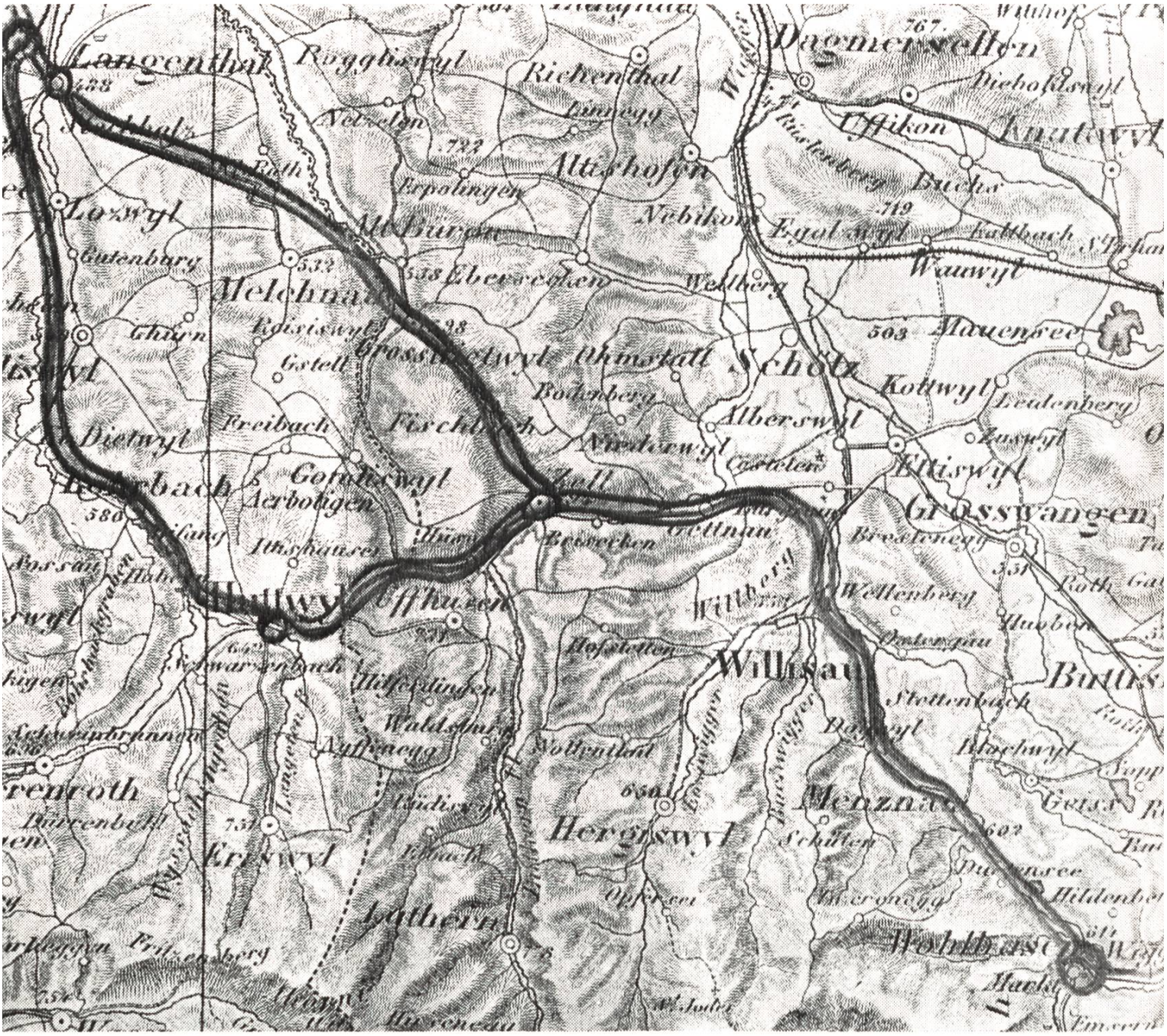
Zur Frage der Stationen schrieb Oberingenieur von Würthenau für die neuen Linien in seinem Gutachten (11. November 1873) unter anderem folgendes:

«Ich habe bisher angenommen, dass die Zahl der genannten Stationen genügen werde, da aber in der neuesten Zeit von einer Abordnung von Melchnau das dringliche Verlangen auch nach einer Station Melchnau gestellt wurde, so ist hierwegen zu bemerken, dass zwar diese Forderung durch die Ausführung einer Station an dem in den Plänen angedeuteten Platz ent-

SCHWEIZERISCHE CENTRALBAHN.

Uebersichtsplan für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl 1873.





Landkartenausschnitt der projektierten und konzessionierten Jura-Gotthard-Bahn im Raume Langenthal—Wolhusen. Dabei wird auch die Variante Melchnau verdeutlicht, die von Langenthal über Melchnau und von Altbüron das Rothtälchen hinauf über Grossdietwil—Fischbach nach Zell geführt hätte.

sprochen werden kann, dass sich aber in Anbetracht, dass die Station St. Urban von der *weiter* gewünschten Station nur 1 400 m entfernt ist, ich diese für durchaus überflüssig halte. Ich würde es dagegen angemessen finden und jedenfalls einer reiflichen Erwägung werth, auf der ganzen Linie *nur 2 Stationen* anzubringen, und zwar eine solche, welche gleichzeitig für Melchnau, St. Urban und Altbüron dient, und eine zweite in Schötz.

Mit Altbüron und Ebersecken würde man sich wahrscheinlich abfinden können ohne allzugrosse Opfer, währenddem die Hinweglassung der genannten Stationen den Tunnel um 250 Meter abkürzen und den Kostenaufwand für die ganze Bahn mindestens Fr. 400 000.— vermindern würde».

Urteilte von Würthenau als Ingenieur von der realen Gegebenheit her, so anders Baudirektor Adam: «Da sowohl in den Nachweisen, welche dem schweizerischen Bundesrathe bei der Conzessionerwerbung vorgelegt wurden, als auch bei Anlass der Conzessionsverhandlungen mit den Abgeordneten des schweizerischen Eisenbahndepartementes und der Kantone Bern und Luzern, die Errichtung von vier Eisenbahnstationen zugestanden wurden, somit die Anregung neuer Verhandlungen zum Zwecke einer Verminderung der Stationen voraussichtlich zu einem negativen Resultat führen würden, und da im weitern vom eisenbahnpolitischen und nationalökonomischen Standpunkt aus betrachtet, die Anlage von geeigneten Haltstellen zur möglichsten Hebung des Lokalverkehrs als gerechtfertigt erscheint, so wird beantragt:

Von weitern Verhandlungen um Reduktion der bereits zugestandenen Stationen Umgang zu nehmen».

Technischer Bericht

Er wurde am 14. Juni vom damaligen Oberingenieur Buri verfasst. Der Bericht fasst zusammen, was hier teils bereits ausgeführt wurde. Unter anderem wird nochmals betont, dass es bei der LWB darum gehe, eine möglichst kurze Verbindung zwischen den sich in Herzogenbuchsee vereinigenden Bahnen von Biel und Bern mit der Luzernerlinie herzustellen. Deshalb: «Die Einmündungen in Langenthal und Wauwyl sind derart angenommen, dass künftighin für die direkten Züge zwischen Bern und Luzern kein Wagenwechsel stattfindet. Der Höhenunterschied zwischen den Stationen Langenthal und Wauwyl beträgt 33,94 Meter. Der Culminationspunkt (höchster Punkt) der Linie im Tunnel unter den Stalten ist 572,5 Meter über Meer».

Die Lage des Tunnels wird im Vertrage, abgeschlossen mit der Schweizerischen Baugesellschaft, Bern (Konsortium, das die Bauarbeiten zwischen Altbüron und Ebersecken übernahm), wie folgt beschrieben: «Auf der Bahn zwischen Langenthal und Wauwil ist der zwischen Altbüron und Ebersecken gelegene Bergrücken «Staltenberg» mittels eines Tunnels zu

durchbrechen. Die grössten Tiefen der beiden Voreinschnitte desselben betragen zunächst der Tunnelmündungen 22 Meter resp. 17 Meter über Bahnhöhe, während die Gebirgsmasse an ihrem höchsten Punkt 105 Meter über dem Scheitel des Tunnels sich erhebt. Die Bahn hat im westlichen Teil des Tunnels eine Steigung von 6 Promille auf 1038.66 Meter Länge, sodann folgt eine Horizontale von 103.34 Meter Länge, an welche sich im östlichen Teil (Seite Ebersecken) bis zum Ausgang ein 868 Meter langes Gefälle von 3 Promille anschliesst. Das Allignement (Alignement = Bauflucht; die durch zwei Punkte — in diesem Falle die Tunnelenden — bestimmte Richtung einer geraden Linie) des Tunnels bildet eine gerade Linie. Die Länge des Tunnels wird zwischen seinen beiden Mündungen 2010 Meter betragen». In der Mitte des Tunnels, auf seiner Sohle, wurde eine Abzugsdohle vorgesehen, um das seitlich eindringende Wasser abzuleiten.

Zu den Bodenverhältnissen im Tunnel wird festgehalten: «Nach den vorgenommenen geologischen Untersuchungen durchschneidet der Tunnel den horizontal über dem Muschelsandstein gelagerten Sandfels der miocenen Meeresmolasse, welche Schichten, Gewölbe und künstliche Widerlager bedingen werden». (Miozän = zweitjüngste Stufe der Tertiärformation, letztere = «die dritte Stelle einnehmend» im Werden der erdgeschichtlichen Formationen). So kurz die Strecke der LWB war, so wies sie doch, wie wir bereits hörten, ein sehr unterschiedliches Gelände auf, das sich baukostenmässig ebenfalls sehr unterschiedlich auswirkte.

1. Linie in ebenerem Terrain	4.1	km	à Fr.	150 000.—	=	615 000.—
2. Linie in coupiertem Terrain u. mit Steigung bis zu 16‰	14.35	km	à Fr.	250 000.—	=	3 587 000.—
3. Tunnel in Molasse-Felsen per laufenden Meter	2	km	à Fr.	1 200.—	=	2 400 000.—
Total	20.45	km			=	6 602 000.—

oder durchschnittlich per Kilometer circa Fr. 322 800.—.

Renditenberechnung

Wie das damals üblich war, wurde beim Planen einer neuen Eisenbahnlinie auch ihr mutmasslicher Verkehr und daraus die zu erwartende Rendite berechnet. Wie kaum anders möglich, war eine solche gar oft von viel Wunschdenken durchzogen. Das traf auch hier zu; trotzdem mag es im geschichtlichen Rückblick einiges Licht in die Motivierung zum Bau der LWB werfen.

«Der Zweck der Erbauung dieser Linie besteht darin, dem Verkehr, welcher sich aus dem Westen der Schweiz sowohl via Genf als via Verrières nach der Luzernerlinie und darüber hinaus nach dem Gotthard bewegt, eine

kürzere Linie zu eröffnen als diejenige über Aarburg». Aufgrund vorhandener statistischer Zahlen von bereits betriebenen SCB-Linien wurden mutmassliche Beträge errechnet, welche aus dem Transit (=Durchfuhr von weiterner über die LWB) fliessen sollten. Wieviel aber mochte der Lokalverkehr abwerfen? Dazu wurde festgehalten:

«Für die Berechnung des Lokalverkehrs fehlen uns natürlich alle bestimmten Grundlagen; wir können daher nur per Analogie die Schatzung nach einer bereits unter ähnlichen Verhältnissen bestehenden Eisenbahnstrekke vornehmen. Wir glauben, dass die Bahnstrecke Nebikon-Wauwyl-Sursee-Nottwyl-Sempach, welche 4 Stunden lang sich ebenfalls durch eine dünne, ausschliesslich landwirtschaftliche Bevölkerung hinzieht, zum Vergleiche dienen dürfte». Aufgrund dieser Vergleichswerte und Schätzungen wurde einstweilen eine Jahreseinnahme von Fr. 183 182.— oder rund Fr. 9 000.— per Kilometer angenommen. Dann aber tönte es optimistisch so: «Dabei ist es selbstverständlich, dass die Abkürzung des Weges aus dem Westen der Schweiz der Verkehr desselben mit Luzern wesentlich heben wird, namentlich dürfte das inbezug auf Getreidetransporte ab Marseille und Weintransporte aus dem südlichen Frankreich der Fall sein.

Der Bau der Gotthardbahn hat seit einem halben Jahre den Verkehr auf der Linie Olten-Luzern wesentlich belebt und wird der Linie Wauwyl-Langenthal nach deren Erstellung ebenfalls zugute kommen. Nach der Vollendung der Gotthardeisenbahn wird die Linie Langenthal-Wauwyl erst ihre wirkliche Bedeutung erlangen und den Verkehr der Westschweiz und eines grossen Theiles von Frankreich nach dem Gotthard und Italien vermitteln. Allerdings wird dieser Verkehr theilweise mit der Bern-Luzernerbahn durch das Entlebuch zu theilen haben, allein, da die Linie Biel-Langenthal-Wauwyl-Luzern um ca. 30 Kilometer kürzer ist als die Linie Bern-Langnau-Entlebuch-Luzern und da die Linie Bern-Langenthal-Wauwyl-Luzern, wenn auch um ca. 5 Kilometer länger als die Linie Bern-Langnau-Entlebuch-Luzern, einen leichtern Betrieb und eine mindestens ebenso kurze Fahrzeit ermöglicht, so wird ihr unter allen Umständen ein schöner Theil Gotthardverkehrs aus und nach dem Westen der Schweiz gesichert bleiben.

Wir sehen davon ab, diesen Zukunftsverkehr genau beziffern zu wollen und begnügen uns damit, nachdem wir den gegenwärtig schon bestehenden Verkehr genau angegeben haben, die zukünftigen Elemente der Prosperität dieser Linie nur in allgemeinen Umrissen anzudeuten, hingegen glauben wir nach Eröffnung der Gotthardbahn unter allen Umständen auf ein Resultat von Fr. 20 000.— per Kilometer rechnen zu können. Basel, den 13. Juni 1873».

Es schien uns ebenso wichtig, wie nötig, diese rosagefärbte Renditeberechnung in ihren Hauptpunkten wörtlich zu veröffentlichen, um den Puls jener Tage besser zu spüren. So hochgeschraubte Erwartungen waren ja gerade eine Einladung zum Bau der LWB.

Gezänk um die Stationen
Rund um eine Station Melchnau

Vereinzelt hörten wir es bereits, dass von Anfang an 4 Stationen vorgesehen waren. Melchnau kam später als fünfte dazu. Dass ausgerechnet Melchnau als grösster Ort im Einzugsgebiet der LWB ohne eigene Station bleiben sollte, wirkte paradox. Doch lag der Grund hiezu an der geographischen Lage der Ortschaft und dem Ziel der LWB: kürzeste Verbindung zwischen Bern und Luzern auf dem Netz der SCB! Der Lokalverkehr war zweitrangig. Dass sich Melchnau trotzdem gehörig ins Zeug für «seine Station» legte, ist ebenso verständlich wie begreiflich. Jedenfalls wussten die Melchnauer um ihre Stunde, entweder jetzt oder nie! Unbekümmert um die Gegenargumente der SCB führte schliesslich das gesamte Melchnauer Kirchspiel seinen unentwegten Kampf unbeirrt und zielstrebig bis hinauf zum Bundesrat, um eine eigene Station in möglichster Nähe zu erhalten. Die beinahe historischen Gegensätze zwischen der bernischen Eisenbahnpolitik und jener der SCB schienen Melchnaus Bestrebungen nur dienlich zu sein.

Wir möchten dem Seilziehen, das sich da entspann, etwas breiteren Raum gewähren, weil sich hier sozusagen allein die lokalen «Volkskräfte» entwickeln konnten, während sie zur Bahn selber wenig oder nichts zu sagen hatten. Diese war ja vielmehr dem Geist einer viel weiter gespannten Strategie der Centralbahnherren in Basel entsprungen. Hierin war das Lokale lediglich Mittel zum Zweck.

Kaum zeichneten sich die LWB und deren Station St. Urban konkret ab (erste Hälfte 1873), begannen sich die Geister in und um Melchnau zu regen. Das Markten war selbst bei der Einstellung der Arbeiten im Oktober 1875 noch nicht endgültig entschieden, erledigte sich dann aber notgedrungen von selber. Schötz, Ebersecken und Altbüron hatten keinen Grund, sich für ihre Stationen zu wehren. Ihnen schienen sie dank ihrer Lage ohne Anstrengung in den Schoss zu fallen; lediglich den Eberseckern begannen nachträglich die Felle zum Teil doch auch davonzuschwimmen. Mehr darüber später.

Am 5. Juni 1873 richteten die Gemeinden Melchnau, Gondiswil, Reisiswil und Busswil, zusammen das Kirchspiel Melchnau bildend, an die SCB ein Gesuch, man möchte die geplante Bahn *über Melchnau bauen.* Das Gesuch wurde in einer Zeit verfasst, als die einheimische Bevölkerung scheinbar noch nicht genau wusste, welche Richtung der Eisenbahnstrecke gegeben werde. Offenbar wurden dazumal verschiedene Uebergänge von Langenthal zur Luzerner Linie geprüft. Es dürften auch Gerüchte sowie Aeusserungen der Planungstechniker die lokalen Meinungen beeinflusst haben. Das Gesuch der vier Gemeinden hob hervor, dass das Kirchspiel Melchnau 3 534 Seelen zähle und dass sich das Gewerbe gerade in letzter Zeit stark vermehrt habe.

Melchnau sei sowohl vom Kanton Luzern her, wie vom Emmental, zu einem wichtigen Durchpass geworden, dies dank dem Ausbau der Strassen. Wie man nun höre, solle die in Aussicht genommene Bahn entweder über St. Urban-Pfaffnau oder dann durch das Rothtal über Altbüron geführt werden. Nach der Ansicht der Petenten könnte die geplante Linie ebenso gut über Melchnau gebaut werden, obwohl diese dadurch etwas länger würde. Das würde sich aber lohnen, weil der hier anfallende Verkehr wesentlich wäre. Im weitern dürfte die Linienführung über Melchnau auch deswegen richtiger sein, weil dem Vernehmen nach in nächster Zeit die Nationalbahn über St. Urban und Zofingen gebaut werde. Somit wäre es auch aus diesem Grunde zweckmässig, wenn die LWB über Melchnau errichtet würde. So lautete denn das eigentliche Gesuch: «Sie möchten dahin wirken, dass die fragliche Bahnlinie durch die Ortschaft Melchnau mit einer Station so nahe als möglich beim dortigen Dorfe erbaut wird».

Acht Tage darauf liess sich die SCB bereits wie folgt vernehmen:

«Wir beehren uns, Ihnen hierauf zu erwidern, dass die Configuration des Terrains zwischen den beiden Endstationen dieser Bahn ganz bedeutende technische Schwierigkeiten für die Bauarbeiten darbietet. Schon aus diesen Verhältnissen ergibt sich die zwingende Nothwendigkeit, demjenigen Bahntracé den Vorzug einzuräumen, das die relativ günstigsten Bodenverhältnisse bietet. Als solches wird von unsern Ingenieuren die Linie über Altbüron, Unterfeld, Grünbach bezeichnet, die überdies noch ziemlich kürzer als die von Ihnen erwünschte Bahn über Melchnau ist. Da die sehr schwierige und kostspielige Bahn von Langenthal nach Wauwil vorzüglich zur Erstellung einer möglichst direkten Verbindung zwischen West- und Centralschweiz erbaut wird, so werden Sie begreifen, dass es uns aus den bezeichneten Gründen nicht möglich sein wird, Ihrem Gesuche die gewünschte Berücksichtigung angedeihen zu lassen.»

Die Gesuchsteller von Melchnau waren aber mit dieser «Erledigung» nicht zufrieden. Bereits am 30. Juni reichten sie ein neuerliches Schreiben, diesmal an die bernische Regierung zuhanden der SCB ein. Darin wurde beantragt, die Bahnlinie auf der linken Seite des Rothbachtales (somit auf Berner Boden) folglich näher bei Melchnau, zu bauen. Die Station wäre im sogenannten Gjuch vorzusehen. Dadurch würde auch der Verkehr mit den angrenzenden Gemeinden Roggliswil und Pfaffnau, welche viel Holz ausführten, vorteilhaft hergestellt. Sollte aber auch dieses Gesuch nicht berücksichtigt werden, so müsste es aber doch im Interesse der SCB liegen, im sogenannten Altbürerfeld (jenseits der Roth, bereits auf Melchnauer Boden), aber faktisch zu Altbüron gehörend, die Station zu bauen, die dann alle angrenzenden luzernischen und bernischen Verkehrsinteressen berücksichtigen könnte. Diese Lösung wäre selbst für Altbüron und Grossdietwil vorteilhafter statt der vorgesehenen beim Tunnelausgang in Altbüron.

Der bernische Regierungsrat seinerseits empfahl das Gesuch der Kirchhöre Melchnau aufs wärmste, wobei er besonders auf die Bedeutung und Beziehung dieser Orte zum Marktflecken Langenthal und dem Amtssitz Aarwangen hinwies.

Nun beauftragte die SCB ihren technischen Stab, deren Büro sich in Langenthal installiert hatte, das Gesuch Melchnaus zu prüfen. Dies traf zeitlich übrigens ziemlich genau mit den weitern Projektarbeiten zusammen.

In der Folge gelangten am 11. Nov. 1873 die Vertreter des Kirchspiels Melchnau zuhanden der SCB wieder mit einer Eingabe an die bernische Regierung. Wiederum wurde darin verlangt, dass die LWB dem linken Rothbachtal entlang gebaut und für Melchnau eine Station auf dem Gjuch oder beim Zehntensheuerhubel angelegt werde. Eine Station in der Sängi (lies: St. Urban), wie sie jetzt vorgesehen sei, komme für Melchnau nicht in Frage. Das Gesuch war ausführlich begründet, ohne jedoch über das frühere hinaus viel Neues beizusteuern.

Oberingenieur von Würthenau äusserte sich zur Verlegung der Linie.

Er nahm dabei Bezug auf die vorgelegten Trasseepläne: «... dass eine Verlegung des Tracés nach Melchnau, bezw. in die unmittelbare Nähe dieses Ortes eine Verlängerung der Linie von ca. 1 Kilometer sowie die Herstellung eines Tunnels von etwa 600 m und demgemäss eine Kostenvermehrung von über 500 000 Fr. gegenüber dem errechneten Kostenaufwand ... im Gefolge hätte. (Gemeint war damit die Linienführung des Projektes II). Es ist wohl ausser Zweifel, dass Melchnau nicht bedeutend genug ist, um die angedeutete Verlängerung der Zugsrichtung sowie die erwähnten Geldopfer von Seiten der Schweiz. Centralbahn für eine ganz in der Nähe liegende Station mit einigem Recht beanspruchen zu können.

Zwischen den projectierten Stationen St. Urban und Altbüron lässt sich dagegen ohne allzugrosse Kosten eine weitere Station bei Profil 59 bis 63 anbringen, welche der Gemeinde Melchnau wohl genügen dürfte, wenn sie auch nicht in nächster Nähe des Ortes sich befindet. Die Kosten für diese Station inclusive der durch ihre Anlage nöthig fallenden Erdarbeiten werden etwa 200 000.— Franken betragen. Die geringe Entfernung der beiden Stationen Melchnau und St. Urban von einander, die nur 1400 Meter beträgt, gibt jedoch zu der Erwägung Veranlassung, ob es nicht geeignet erscheint, die Station St. Urban wegzulassen, wenn man sich zur Annahme der Station Melchnau entscheidet.»

Oberingenieur von Würthenau ergänzte noch, dass es lediglich einiger Wegkorrektionen bedürfe, um die von Melchnau angestrebte Station auch für St. Urban zugänglich zu machen. Jedenfalls sollte man sich nur zum Bau einer einzigen Station entschliessen. In technischer Hinsicht seien beide Stationsanlagen St. Urban und Melchnau etwa gleich zu werten. Auf die Verkehrsverhältnisse bezogen, so von Würthenau, habe Melchnau mehr zu bedeuten und sei deshalb zur Ausführung zu empfehlen.

(Fortsetzung in Heft 34 / 1976)