Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 34 (1976)

Artikel: Vor hundert Jahren: Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken
Autor: Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718629

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: 25.01.2026

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

Vor hundert Jahren: Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken

Hans Marti

1. Fortsetzung

Das emsige Treiben der Melchnauer, die sich für «ihre Station» nachhaltig einsetzten, blieb den Nachbarn in Untersteckholz nicht verborgen. Diese fühlten sich dadurch vielmehr benachteiligt. Deshalb intervenierte der Gemeinderat von Untersteckholz bei der SCB und ersuchte diese, mit dem Entscheid in der «Stationsfrage» einstweilen zuzuwarten, bis die interessierten Gemeinden dazu Stellung nehmen könnten. Sie erfolgte schnell. Am 3. bzw. 4. Dezember 1873 gelangten «die Gemeinden Untersteckholz, Obersteckholz, St. Urban, Pfaffnau und Roggliswyl an den hohen Regierungsrath des Kantons Bern». In der Eingabe betonte Untersteckholz, dass die neue Bahn etwa eine halbe Stunde durch seine Gemeinde führe und dabei bestes Land beanspruche. Wenn die Station in den Gemeindebann Melchnau zu liegen komme, werde sich dies für alle hier zusammengeschlossenen Gemeinden nachteilig auswirken», ... was namentlich für St. Urban jetzt sehr fühlbar wird, indem bekanntlich in letzter Zeit dort eine Irrenanstalt in's Leben getreten ist». Ferner wird in der Eingabe ausgeführt, dass bis jetzt nur die Landwirtschaft die Erwerbsgrundlage gewesen sei, dass sich aber bald Gewerbe und Industrie ansiedeln würden, wenn einmal eine Station da wäre, «und besonders da überall bedeutende Wasserkräfte zur Verfügung stehen». Im grossen und ganzen fehlte der Untersteckholzer Eingabe mehr oder weniger die Ueberzeugungskraft. Die Tendenz, die Station Melchnau dagegen auszuspielen, war offensichtlich.

Der bernische Regierungsrat übermittelte das Gesuch von Untersteckholz und seiner «Verbündeten» der SCB und schrieb dazu: «Wir behalten uns vor, unser Urtheil über die Lage der Station definitiv abzugeben, wenn uns die Pläne vorgelegt werden, und sprechen uns aber jetzt schon dahin aus, dass die Station da errichtet werden sollte, wo sie der bei der Bahn betheiligten Bevölkerung die meisten Vortheile gewähren wird». War das nicht schon deutlich genug? Bern sah auf Melchnau!

Fast zu gleicher Zeit berichtete das Direktorium der SCB seinem Verwaltungsrat über den Stand des Geschäftes in Sachen Stationsanlagen.

Da wird hervorgehoben, dass Untersteckholz und seine «verbündeten» Gemeinden auf die von der SCB beim Schulhaus Untersteckholz geplante

Station drängen. Melchnau andererseits wünsche die Verlegung der Linie auf die westliche Seite des Tales und eine Station im Gjuch oder Zehntscheuerhubel. *Inzwischen sei nun tatsächlich die Linie wegen günstigerer Zugsrichtung auf der linken Talseite projektiert worden.* Die Anlage einer 5. Haltstelle und damit die Erfüllung des Wunsches der Melchnauer wäre nun tatsächlich möglich. Das würde aber — nach den Argumenten des Direktoriums — Mehrkosten von rund Fr. 200 000.— nach sich ziehen. Diese seien aber wegen des geringen zu erwartenden Lokalverkehrs nicht zu verantworten. Zudem sei die von Melchnau verlangte Station nur 1 400 Meter von der projektierten Station St. Urban entfernt. Die Entfernung zwischen Langenthal und Altbüron betrage 10 Kilometer, «für welche Distanz *eine* Zwischenstation allen billigen Anforderungen genügen sollte. Eine Verlegung der bei St. Urban projektierten Station an die von Melchnau gewünschte Localität würde bei den dort interessierten Gemeinden auf grossen Widerstand stossen, und doch wird man bei den bedeutenden Mehrkosten für Bau und Betrieb unserer Gesellschaft kaum zumuthen können, auf die kleine Entfernung von nur 1 400 Meter zwei Stationen zu bauen, weil die umliegenden Gemeinden sich über eine gemeinschaftliche Baustelle nicht verständigen können». Es wird weiter bemerkt, dass anlässlich der Konzessionsverhandlungen in Bern vier Zwischenstationen zugestanden worden seien. Dabei habe Luzern den Wunsch geäussert, dass die projektierte Haltstelle so nahe wie möglich an St. Urban gerückt werde. In dieser festgefahrenen Situation drang die SCB darauf, dass sich nun endlich die einschlägigen Gemeinden in diesem Raum auf *eine* Station zu einigen hätten. Dabei erwähnte die SCB, dass eine Verlegung der Station in südlicher Richtung, von Untersteckholz weg Richtung Melchnau, entsprochen werde, sofern diese technisch möglich sei. Hiezu: «Dieser Vorbehalt muss deshalb angebracht werden, weil der schwierigen Terrainverhältnisse wegen nur wenige Bahnstellen zur Stationsanlage geeignet sind». Auf das Gesuch von Melchnau, eine weitere Haltstelle zu errichten, wird nicht eingetreten. Hingegen wird das Direktorium eingeladen, die vorgesehene Station St. Urban, sofern eine Verständigung rechtzeitig zustande komme, zu verlegen.

Gleichen Tags (12. Dezember 1873) gelangte auch der Regierungsrat von Luzern an die SCB und wünschte nachdrücklich, wohl unter dem Einfluss einer Eingabe von Untersteckholz (9. Dezember 1873), dass die Station wie seinerzeit anlässlich der Konzessionsverhandlungen ausgesprochen, möglichst in der Nähe von St. Urban errichtet werde.

Kurz darauf (19. Dezember 1873) genehmigte der Verwaltungsrat das abgeänderte Projekt (Linienführung auf der linken Talseite) mit den vier Stationen. Dieser Beschluss wurde der bernischen Regierung mitgeteilt. Deren deutliche Reaktion liess sich bereits am 8. Januar 1874 vernehmen:

«Mit Ihrer geehrten Zuschrift vom 6. d. M. theilen Sie uns mit, dass Ihr Verwaltungsrath das neue Tracé für die Linie Langenthal—Wauwyl genehmigt habe, ebenso

die vorgeschlagene Situierung der vier Zwischenstationen St. Urban, Altbüron, Ebersecken und Schötz. Gleichzeitig habe Sie der Verwaltungsrat ermächtigt, in Folge der eingelangten verschiedenen Gesuche über die Lage der Station St. Urban zu einer Verschiebung der Lage dieser Station in südlicher Richtung Hand zu bieten, wenn rechtzeitig eine Verständigung diesfalls zwischen den Kantonen Bern und Luzern erfolgen würde und Sie vom Standpunkte der Länge, der Kosten und des Betriebes der Linie einer solchen Veränderung beistimmen könnten. Was nun das veränderte Tracé gegenüber demjenigen im Concessionsbegehren betrifft, so werden wir gegen dasselbe keine Einwendungen erheben, sofern an der neuen Linie eine Station Melchnau erstellt wird. Wenn wir diese Station nicht schon bei den Conzessionsverhandlungen verlangt haben, so geschah es deshalb, weil damals die Linie auf Luzerner statt auf Berner Gebiet projectiert war; nachdem nun aber die Linie Langenthal—Wauwyl zur Hälfte auf Berner Gebiet zu stehen kommt, so dürfen wir auch verlangen, dass nachdem Luzern für die andere Hälfte drei Stationen erhält, die vierte Station nicht auch noch für die Bewohner des Kantons Luzern gebaut werde, sondern dass auch die Interessen der bernischen Gemeinden, namentlich der für den Verkehr wichtigen Kirchgemeinde Melchnau, berücksichtigt werden. Wir wollen uns in keine voraussichtlich fruchtlosen Unterhandlungen mit der Regierung von Luzern einlassen, sondern beharren auf der Erstellung einer Station Melchnau bei Kleinroth und ersuchen Sie, diese Station auf die in den Gemeinden aufzulegenden Pläne eintragen zu lassen.
Wir geben Ihnen gleichzeitig Kenntnis, dass wir von diesem gerechten Begehren nicht abgehen werden und dass wir bereits den Bundesrath ersucht haben, unsere Interessen in dieser Angelegenheit zu schützen».

Vermutlich hatte Melchnau zu diesem Zeitpunkt nicht genauen Einblick in den Gang seiner «Stationsgeschäfte». Denn mit Datum vom 3. Januar 1874 war Melchnau erneut an die SCB gelangt. Einleitend wurden wieder die Gründe, die für Melchnau eine eigene Station erheischten, in den Vordergrund gerückt. An den Schluss des Gesuches war der Satz gestellt: «Es möchte auf den Fall, wenn auf dem Gjuch oder auch bei Kleinroth für Melchnau keine Station errichtet wird, auf dem sogenannten Altbürerfeld, hiesigen Gemeindebezirks, für Melchnau und Altbüron ein gemeinschaftlicher Bahnhof erstellt werden». Melchnau war zur Not also auch mit dieser Lösung zufrieden. Die SCB war aber anderer Meinung. Bereits am 9. Januar 1874 wurde an den Gemeinderat von Melchnau folgender Bescheid erteilt:

«Wir beehren uns hierauf zu erwidern, dass die Möglichkeit der Anlage einer gemeinschaftlichen Haltestelle für beide genannten Gemeinden bereits bei Anlass einer Conferenz zwischen Abgeordneten der Regierung des Kt. Bern und unserer Verwaltung geprüft wurde. Man ist dabei allseitig zur Ueberzeugung gelangt, dass dieses Projekt der vorhandenen mehrfachen Schwierigkeiten wegen fallen zu lassen sei. Dagegen sind zur Zeit Verhandlungen über eine Verschiebung der projektierten Station St. Urban in der Richtung gegen Kleinroth im Gange, von deren Resultat es abhängen wird, ob und inwieweit Ihren Wünschen entsprochen werden kann».

In der Zeit der zweiten Jahreshälfte 1873 bis in die erste 1874 war in Melchnau wegen der Station so ziemlich alles in Bewegung geraten. Da richtete beispielsweise der Melchnauer Gemeindeammann Duppenthaler gar ein persönliches Schreiben (16. Oktober 1873) an Baudirektor Adam von der SCB. Es heisst da:

«Die Gemeinde Melchnau, Kt. Bern, nimmt sehr Interesse an der Erstellung der

Eisenbahnlinie Langenthal—Wauwyl und hat Ihnen schon früher ein Gesuch eingereicht, es möchte diese Linie wenn möglich durch den dasigen Gemeindebezirk geführt und hier eine Haltestelle errichtet werden.
Da ich Sie von einem seiner Zeit in Luziensteig stattgefundenen Artillerie-Wiederholungskurse her als freundlicher Herr persönlich kenne, so möchte ich Ihnen das Gesuch der Gemeinde Melchnau nochmals in Erinnerung bringen und die bescheidene Frage an Sie richten, ob vielleicht jetzt über die Richtung der Linie entschieden worden, die Pläne mit Verzeichnung der Haltstellen vollendet seien und ob diese allfällig bei Ihnen eingesehen werden könnten?»

Bereits am 18. Oktober erwiderte Direktor Adam, korrekt, sachlich, kühl, mit keiner Erwiderung auf das «freundlicher Herr»:

«In höflicher Beantwortung Ihrer Anfrage vom 16. d. M. beeile mich Ihnen mitzutheilen, dass die Tracepläne für die Bahn von Langenthal nach Wauwil zur Stunde noch nicht fertigerstellt sind. Es ist dies aber eine Arbeit, die mit vollem Fleiss und vieler Umsicht ausgeführt werden muss, um in dem sehr coupierten Terrain das möglichst günstige Bahntrace zu erlangen. Nach den Mittheilungen, die ich in dieser Angelegenheit von unserm Oberingenieur erhalten habe, wird indessen diese Bahn nicht nach dem von Ihrer Gemeinde s. Z. ausgesprochenen Wunsche traciert werden können, indem sowohl die Configuration des Terrains, als auch die an die Linie gestellten Anforderungen des durchgehenden Verkehrs keine wesentlichen Abweichungen von der bereits in Aussicht genommenen Linie zulassen. Mit vollkommener Hochachtung. S. Adam».

Eine Versammlung der stimmberechtigten Einwohner von Melchnau (10. November 1873) betonte ausdrücklich, dass nur eine Station im Gjuch von wirklichem Nutzen für die Kirchgemeinde sei. Wir vernehmen dabei auch, dass bereits vorher aus den Reihen der Einwohnergemeinderäte der Kirchgemeinde Melchnau eine Eisenbahnkommission gewählt worden war, welche die entsprechenden Interessen wahrzunehmen hatte. So wurde denn die Frage einer Station Melchnau ausserdem Fürsprech Harnisch in Langenthal zwecks Weiterverfolgung übertragen. Dieser verfasste hierauf eine elfseitige Eingabe an den Bundesrat. Zur Erhärtung der Angaben wurde ihr ein Verzeichnis der damaligen Melchnauer Gewerbebetriebe, samt ihrer Produktion und ihrem Güterumschlag, beigelegt. Ferner beauftragte Melchnau bald darauf Ingenieur Anselmier in Bern, eigene Trasseestudien im Raume Melchnau vorzunehmen.

Der Bundesrat greift ein

Ende 1873, wie wir bereits hörten, war seitens der SCB der Entscheid gefallen, die Bahnlinie auf der linken Rothtalseite zu bauen. Das gab natürlich den Bestrebungen, eine Station Melchnau zu errichten, kräftigen Auftrieb.

Dieser Umstand machte aber deswegen dem Gezänk wegen des Standortes der Stationen St. Urban (in der bernischen Gemeinde Untersteckholz liegend) oder Melchnau kein Ende. Vielmehr wurde der Streit jetzt nur noch profilierter. Es blieb nichts anderes übrig, als dass ihn der Bundesrat entschied. Dieser rollte in einem beinahe siebenseitigen Bericht vorerst die Vor-

geschichte zur unerfreulichen Angelegenheit auf. Als Schlussfolgerung davon beschloss der Bundesrat am 6. Mai 1874:

«1. Die schweizerische Centralbahn Gesellschaft wird eingeladen, das Tracé der Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl auf der Strecke Langenthal-Altbüron so zu modifizieren, dass die Errichtung einer Haltstelle bei St. Urban zwischen Kilometer 3,3 und 3,6 und einer Station Melchnau in Kleinroth bei Kilometer 6,4 — 6,8 ermöglicht wird und die bezeichneten Stationen in den Bauplan aufzunehmen.

2. Die Genehmigung der Baupläne wird vorbehalten».

Das war für die SCB scharfer Tabak. In der ersten Wallung wollte sie gleich bei der Bundesversammlung rekurrieren. Doch fand man es bald für klüger, einstweilen davon Umgang zu nehmen, dafür aber selber an den Bundesrat zu gelangen, dass dieser seinen Entschluss nachträglich wieder ändere, deutlicher gesagt, die fünfte Station wieder fallen lasse.

Immerhin nahm sich die SCB recht viel Zeit dazu. Denn erst am 25. September 1874 brachte sie dem Bundesrat ihre Einwände vor. Diese betonten besonders, dass sich die Regierungen von Luzern und Bern wegen einer einzigen Station im Raume St. Urban/Melchnau nicht einigen konnten und deshalb der Bundesrat um seinen Entscheid angegangen wurde. Als Lösung der bestehenden Differenzen sei dann die 5. Station geboren worden. Die SCB strich hervor, dass sie vorgängig nicht begrüsst worden sei, wünschte, dass der Bundesrat seinen Beschluss vom 6. Mai 1874 wieder rückgängig mache, jedoch gleichzeitig jene Stelle festsetze, wo die für die SCB einzig mögliche Station gebaut werden solle. Ferner wurde von der SCB hervorgehoben, dass die für St. Urban zu errichtende Haltstelle tief im dortigen Wald zu liegen komme. Es müsste bis zur Station eine Strasse im Betrage von Fr. 35 000.— gebaut werden. Während diese Haltstelle von St. Urban etwa 3,2 Kilometer entfernt sei, könnte sie von Untersteckholz aus nur über einen Umweg erreicht werden. Die Haltstelle St. Urban verschlechtere das Trassee der Linie und darüber hinaus verursache die fünfte Station Mehrausgaben im Betrage von Fr. 324 000.—. Eine solche sei wegen des dürftigen Lokalverkehrs in keinem Verhältnis zur grossen Mehrausgabe. «Die im Streit liegende Stationsstelle hat wesentlich nur für St. Urban auf der einen und Melchnau auf der anderen Seite Interesse, da die kleine Gemeinde Untersteckholz immerhin nicht weit von jeder zu wählenden Stelle entfernt sein wird». Für das sehr entfernte Roggliswil, so argumentierte die SCB, sei es so ziemlich gleich, ob eine Station St. Urban oder Melchnau errichtet würde. Obersteckholz scheide praktisch aus, weil sein Hauptverkehr Langenthal zu tendiere.

Die SCB unterstrich in ihrer Eingabe: «Für seinen Verkehr nach dem Kanton Luzern würde jede in der Gemeinde Untersteckholz oder an dieser Grenze gegen Melchnau gelegene Station ungefähr gleich und ebensogut dienen können wie der Gemeinde Untersteckholz selbst. Wenn wir nun mit Rücksicht auf die weit bedeutendere Gemeinde Melchnau bisher schon bereit waren, die Station weiter hinauf

gegen Süden zu rücken, so könne man dies nicht als eine hinreichende Ursache ersehen, unsere Gesellschaft, wegen der grössern Entfernung von St. Urban, in so grosse Kosten zu setzen, welche mit einer zweiten Station verbunden seien. Würde diese bei Kleinroth errichtet, ergäbe das für St. Urban eine Entfernung von ca. 3.4 km und für Melchnau eine solche von ca. 2.4 km. Diese zwei Stationen würden für die SCB zu einem unverhältnismässigen Beschwernis angesehen. Verkehrshalber könne St. Urban nicht bedeutend angesehen werden. Dies wegen einer Irrenanstalt und einzelnen Bauernhöfen. Die Stelle einer Station zwischen Langenthal und Altbüron, bei Kleinroth, dürfte um so annehmbarer erscheinen, als wie in Ihrem Beschluss vom 6. Mai d. J. selbst angeführt ist, die Ortschaften St. Urban, Obersteckholz, Roggwil und Roggliswil, selbst für eine Station beim Schulhause Untersteckholz sich verwendeten, als diese Stelle nur 300 Meter von derjenigen von Kleinroth entfernt ist und die Regierung von Bern am 24. Dezember 1873 an Sie den Wunsch geäussert hat, dass die Station bei Kleinroth auf der Gemeinde-Grenze von Untersteckholz und Melchnau erstellt und dadurch die gerechteste und zweckmässigste Lösung dieser Stationsfrage erzielt würde.
Würde die Station St. Urban aus dem Walde nach Süden gerückt, so wäre zwischen beiden nicht einmal ganz eine Entfernung von 2 km».

Es wird ausserdem seitens der SCB noch darauf hingewiesen, dass auf der 10 Kilometer messenden Strecke von Langenthal bis Altbüron die Existenz von vier Stationen (Langenthal, St. Urban, Melchnau, Altbüron) «für die betreffende, grossentheils verkehrsdürftige Gegend doch eine unverhältnismässig lästige und theure Einrichtung sein würde». Deshalb ersuchte die SCB den Bundesrat, sie von einer zweiten Station zwischen Langenthal und Melchnau zu entbinden und die einzig zu erbauende bei Kleinroth festzusetzen.

Mit Schreiben vom 7. Dezember 1874 wies jedoch der Bundesrat das Ansuchen der SCB ab. Begründet wurde diese Stellungnahme im wesentlichen damit, dass der technische Dienst des Eisenbahndepartementes die Angelegenheit einlässlich geprüft habe, dass die Argumente der SCB nicht stichhaltig seien, die Bahn den öffentlichen Bedürfnissen zu dienen habe, die Stellungnahme des Bundesrates sich auf solche der Regierungen von Bern und Luzern stützten, die veranschlagten Kosten in die Höhe geschraubt seien und das Errichten einer Haltstelle in einem Walde nichts Aussergewöhnliches sei. Würde übrigens nur eine gemeinsame Station in Kleinroth, gemäss Vorschlag der SCB errichtet, hätte diese in Richtung Melchnau eine 1½ Kilometer lange Zufahrtsstrasse zu erstellen. Der Einwand der SCB, sie hätte keine Einsprachemöglichkeit gehabt, tat der Bundesrat mit der Bemerkung ab, dass er dazu gesetzmässig nicht verpflichtet sei. Alles in allem glich die Antwort fast einer «Verurteilung» der SCB durch den Bundesrat.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass hinter dieser Auseinandersetzung wohl Melchnau und Untersteckholz «an der Front standen». Im Hintergrund verbarg sich aber zusätzlich ein Stück kantonale Eisenbahnpolitik. Hatte sich dabei Bern viel offenkundiger für die Station Melchnau zu wehren, so tat es Luzern — eher im Hintergrund — kaum weniger für «seine Station» St. Urban, die paradoxerweise auf bernischem Boden zu liegen kam, aber doch

zum grössten Teil der neu errichteten Irrenanstalt wegen von entscheidender Bedeutung war.

Jedenfalls konnten nun nach dem Entscheid des Bundesrates sowohl Melchnau und St. Urban (nebst ihren «Verbündeten») aufatmen. Die Verschnaufpause währte aber nicht lange. Melchnaus Hoffnungen wurden bald wieder in Frage gestellt. Wenden wir uns aber vorher den übrigen Stationen zu.

Die Station Schötz

Ueber deren definitive Anlage waren sich sowohl die SCB wie die Gemeinde Schötz beinahe von Anfang an im klaren. Es wurde hiezu bereits gesagt, dass eine Variante der Linienführung durch den Wellberg studiert wurde, was einerseits die Linie verkürzt, aber gleichzeitig die Errichtung einer Station verunmöglicht hätte. Im Interesse der Lokalgeschichte seien aber die Gedanken um den «Wellbergdurchstich» dennoch festgehalten. Der Gemeinderat von Schötz liess sich hierüber (27. November 1873) an den Verwaltungsrat der SCB wie folgt vernehmen:

«Wir finden uns veranlasst, hinsichtlich des Bahnprojektes «Langenthal-Wauwil» mit folgendem Gesuch höfl. bei Ihnen einzukommen.
Es ist uns nämlich von zuverlässiger Seite berichtet worden, das Trace des genannten Projektes werde ganz kürzlich endgültig bestimmt und es liege noch sehr in Frage, ob selbes ob dem Wellberg gegen Schötz oder aber unter dem Wellberg bestimmt werde, letzteres sei sogar wahrscheinlicher.
Ein Mitglied Ihres h. Rathes selbst hat uns in der Sache aufmerksam gemacht und hat durchblicken lassen, dass es jetzt an der Zeit sei, für das Trace ob dem Wellberg gegen Schötz zu wirken.
Wir glauben nun vorliegendenfalls liege es gegenüber der ganzen Bürgerschaft in unserer Pflicht, für die Linie ob dem Wellberg gegen Schötz uns zu erklären und hiefür das Möglichste zu thun.
Schötz ist eine grosse Gemeinde, hat Handel und Gewerbe jeder Art und treibt rentablen Ackerbau. Sodann sind es mehrere umliegende Gemeinden, wie z. B. Alberswil, Gettnau, Zell, Ohmstal-Niederwil, Willisau etc., die mit Schötz sehr gute und kurze Verbindung haben.
Alle diese Gemeinden bilden zusammen einen so bedeutenden Verkehrskreis, der von einer Bahnverwaltung nicht zu unterschätzen ist.
Es hat sich in letzter Zeit, wo man sicher auf das Trace ob dem Wellberg mit einer Station zu Schötz rechnete, in allen obigen Gemeinden und Umgebung so grossen und lebhaften Beifall gezeigt, der am deutlichsten die Nothwendigkeit einer Station beim Dorfe Schötz kennzeichnete. Es ist daher in Rücksicht dieser verschiedenen Verkehrszweige durchaus nicht zu zweifeln, dass die Erstellung einer Station ob dem Wellberg zu Schötz für die Bahnverwaltung nicht die gehörigen Interessen biethe. Eine Bahnlinie unter dem Wellberg hat für Schötz und obere Gemeinden keinen Werth, es ist vielmehr den sämtlichen obern Gemeinden einen Schlag versetzt, der ihnen jede Aussicht auf bequemeren, kürzern Verkehr unmöglich macht. Nun wir glauben, die Nothwendigkeit einer Station ob dem Wellberg sowohl im Interesse einer ganzen Gegend als auch der Bahnverwaltung selbst so ziemlich beleuchtet zu haben und schliessen daher mit der höflichen Bitte, unser Gesuch zu prüfen und zu würdigen».

Das Direktorium der SCB schrieb hiezu am 12. Dezember 1873 an seinen Verwaltungsrat:

«Ueber das vom Gemeinderath Schötz gestellte Ansuchen um Errichtung einer Station in der Nähe dortiger Ortschaft können wir in aller Kürze hinwegschreiten. Wir haben bereits in unserm Bericht an Ihre Behörde vom 14. November abhin bemerkt, dass auch eine Variante über den Wellberg bei Schötz studiert wurde, was jedoch insofern zu einem negativen Resultat führte, als die damit erzielte kleinere Abkürzung der Bahn nicht genügend erscheinen konnte, um die bedeutenden Mehrkosten und die Unmöglichkeit einer Stationsanlage bei Schötz auszugleichen.

Wir fanden uns demgemäss veranlasst, diese Variante aufzugeben, so dass zwischen unserm Vorschlag und dem Gesuche des Gemeinderathes von Schötz keine Differenz besteht, somit dessen Zuschrift an Ihre Behörde gegenstandslos geworden ist».

Die Station Ebersecken

Sozusagen problemlos schien es, dass in Ebersecken eine Station errichtet würde. Bei der Ausarbeitung der Detailpläne fand aber die SCB, dass hier eine Haltstelle auch genügte. Das liessen sich die Ebersecker nicht gefallen — doch vergebens. Der «Papierkrieg», der sich deswegen entspann, verrät mit seinem Lokalkolorit — oder gerade deswegen — faszinierend Aufschlussreiches.

Der Gemeinderat von Ebersecken protestierte am 10. August 1874 bei der Luzerner Regierung folgendermassen:

«Die Ortsverhältnisse, die weite Entfernung von der Station Schötz und Station Altbüron, Melchnau macht die Erstellung einer Güterstation in Ebersecken zur unbedingten Nothwendigkeit, wenn man die hiesigen Verkehrsverhältnisse und Ortschaften nicht ganz unberücksichtigt übergehen will.

Die Eisenbahnen werden doch nicht nur da sein, um durch den Kanton hinzuschnauben, sondern auch durch angemässene Stationen die örtlichen Verkehrsverhältnisse zu fördern und zu entsprechen.

Fasst man die Zu- und Wegfuhren von den Gemeinden Richenthal, Fischbach und Ohmstal, wo von letzterer Gemeinde eine neue Strassenanlage hieher in Aussicht genommen ist, ins Auge, so wird die Station in hier noch sehr frequentiert werden. — Auch die obern Theile der Gemeinde Grossdietwil und Pfaffnau werden ihre Güter auf hierseitige Station spedieren.

Immerhin hat die Bahngesellschaft durch Erstellung einer Güterstation in hier einmal ein Nachtheil zu riskieren, zumal immer vorausgesetzt werden kann, dass sich bei Erstellung von Stationen die örtlichen Verkehrsverhältnisse bedeutend vermehren».

Der Regierungsrat unterstützte das Begehren der Ebersecker und wies einmal darauf hin, dass anlässlich der Konzessionsverhandlungen eine Station Ebersecken zugestanden worden sei, und zum andern wurden die vorgetragenen Reklamationen sozusagen vollinhaltlich an das Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement weitergeleitet (21. August 1874). Gewünscht wurde von den Eberseckern ferner, die Station mehr östlich, also gegen das Dörfchen zu statt so weit westlich zu erstellen.

Die in Bern angebrachten Einwände wurden aber vom Bundesrat nicht geteilt. Hier seine Stellungnahme:

«Station Ebersecken. — Die Haltestelle bei Ebersecken ist, wie sich aus dem Situationsplane ergiebt, geräumig genug vorgesehen, um bei später eintretendem Bedürfnis Güterschuppen und Ausweichgeleise anbringen zu können. Für die kleine abgelegene Berggemeinde Ebersecken mit nur 615 Einwohnern ohne Industrie und grössere Gewerbe ist dieses Bedürfnis zur Zeit nicht vorhanden; die wenigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse und sonstige unentbehrliche Lebensbedürfnisse, die voraussichtlich hier zur Auswechslung kommen werden, können auch ohne besonderen Güterschuppen ein- und ausgeladen werden, wie auf vielen Stationen des In- und Auslandes der Fall ist: die Nachbargemeinden Richenthal, Fischbach, Ohmstal, Pfaffnau und Altbüron, die Sie als hinsichtlich des Güterverkehrs auf Ebersecken angewiesen bezeichnen, kommen hier für diesen Verkehr gar nicht in Betracht, weil dieselben zufolge ihrer geographischen Lage auf die Benutzung der Stationen Altbüron, Schötz, Dagmersellen und Reiden angewiesen sind.
2. Ueber die Lage der Station Ebersecken, deren Verschiebung von Ihnen gewünscht wird, ist zu bewerken, dass dieselbe nicht, wie das betreffende Schreiben bemerkt 2100, sondern nur 1730 Fuss (1 Fuss = rund 30 Zentimeter) vom Vereinigungspunkt der beiden Gemeindestrassen entfernt ist. (Gemeint sind die bei der neuen «Sonne» und bei der Post aus Richtung Altbüron einerseits und Huoben / Fronhofen / Tannen / Eppenwil anderseits zusammenkommenden Strassen.) Eine Verlegung dieser Station ist schon aus dem Grunde unthunlich, weil die Steigung der Zufahrtsstrasse, die jetzt schon 6% beträgt, bedeutend erhöht werden müsste. Wollte man die Steigung vermindern, so könnte dies nur durch Verlegung der Zufahrt an das westliche Ende der Station stattfinden (Seite Altbüron), in welchem Falle eine Abkürzung der Distanz zwischen der Station und vorgenannten Strassenübergangspunkt selbst durch eine Verschiebung der Stationsanlage nach Westen nicht könnte erzielt werden. Einer Verlegung der Station, wie Sie dieselbe wünschen, steht ferner der Umstand entgegen, dass das stärkere Gefälle der Bahn 16‰ sich unterhalb, das schwächere 8‰ oberhalb der Station befindet».

Weiter folgerte der Bundesrat aus dem bereits Angeführten, dass durch diese Gefällsverschiebung die Betriebssicherheit leiden würde und die Baukosten infolge grösserer Stationsanschüttung um einiges in die Höhe klettern würden. Diese Stationsverlegung hätte überdies zur Folge, dass die Station in einer Kurve von 400 m Radius gelegt werden müsste.

Die Station Altbüron

Hier waren die Verhältnisse sozusagen ideal. Es regten sich deshalb diesbezüglich die kleinsten Wünsche. Lediglich die Erstellung eines Fussweges vom Unterdorf zur Station wurde begehrt, aber vom Bundesrat mit der Begründung abgelehnt: «Der Bundesrath hält dafür, die Bahngesellschaft habe durch Projektierung zweier Zufahrten, von welchen die eine von der Ostseite, die andere von der Westseite herführt, geleistet, was man billigerweise von ihr verlangen könne».

Die Station Melchnau erneut gefährdert

Nachdem im Frühjahr 1874 die Station Melchnau der SCB vom Bundesrat sozusagen vorgeschrieben worden war, schien sich nun hier alles wunschgemäss zu entwickeln. Das Kirchspiel Melchnau konnte um so mehr Freude

daran haben, weil das Erreichte hart erkämpft werden musste. Bald genug waren es jetzt die Schatten einer anbrechenden Finanzkrise, die Melchnaus Erfolg erschütterten.

Im Oktober 1874 waren die Bauarbeiten am zweiten Baulos zwischen Altbüron und Ebersecken angelaufen. Doch bereits im Frühjahr / Sommer 1875 müssen bei der SCB die finanziellen Engpässe aufgetaucht sein. Sie versuchte deshalb auch an der LWB einzusparen, wo und was immer möglich war. Ueber Einzelheiten hierüber ist später mehr zu vernehmen. Ende Juni 1875 verlangte das Direktorium die dem Bundesrat bereits zur Genehmigung eingereichten Trasseepläne zurück, «um sie im Sinne möglichster Vereinfachung und Kostenersparnis umarbeiten zu lassen».

In diesem Zusammenhang wurde auch erwogen, die Stationen Altbüron und Ebersecken als Haltstellen einrichten zu lassen. Wenn dies für Ebersekken bereits früher ins Auge gefasst wurde, so bestand jetzt die Absicht, hier die Haltstelle noch kleiner und einfacher zu bauen.

Beunruhigt durch diese Vorfälle, gelangte der «Eisenbahnausschuss der Kirchgemeinde Melchnau» am 26. Juli 1875 mit einer umfassenden Eingabe an die bernische Regierung, um dieser neuerlichen Bedrohung zu begegnen. Eingangs wurde erwähnt, man hätte geglaubt, die Stationsfrage sei für Melchnau nach all dem Vorgefallenen endgültig entschieden. Aufgrund dessen sei eine Kommission bestellt worden, um die Vorarbeiten für die Zufahrtsstrasse voranzutreiben. Als man die Pläne hiefür der SCB unterbreitete, habe der erhaltene Bescheid durchblicken lassen, dass die Eisenbahnstation Melchnau erneut in Frage stehe. Die SCB habe auf die notwendige Vereinfachung der Baupläne hingewiesen. Ferner sei bereits deutlich erklärt worden, dass die Haltstelle St. Urban aufgegeben und dementsprechend die Station Melchnau mehr nördlich erstellt würde.

Die SCB habe ausserdem angeführt, dass sie sich bereits am 5. Juli zuvor an einer Konferenz in Langenthal mit sämtlichen «bei der Haltstelle St. Urban betheiligten Gemeinden: Untersteckholz, Roggwyl, St. Urban, Pfaffnau und Roggliswil» besprochen habe. Dem Vernehmen nach hätten sich diese Gemeinden mit dem Fallenlassen der Haltstelle St. Urban einverstanden erklärt, «weil dieselbe nach Projekt nicht von entsprechendem Nutzen für sie sein könne; insofern dagegen die Station Melchnau in nördlicher Richtung verlegt werde». Ferner beabsichtige die SCB, diese Angelegenheit noch durch einen bundesrätlichen Experten und durch einen solchen der SCB untersuchen zu lassen. Weiter hielt die Eingabe wörtlich fest: «Zu bemerken ist noch, dass weder Gemeinderath noch Einsenbahn-Ausschuss von Melchnau zu dieser Conferenz eingeladen wurde; man scheint uns wie bisher von Seite der Centralbahn völlig ignorieren zu wollen». Dass hier die SCB ein taktisches Spiel betrieb, ist offensichtlich. Sie wollte zuerst das Einverständnis der Gemeinden rund um Untersteckholz erlangen, um nachher die Melchnauer desto leichter «abbiegen» zu können.

In den Darlegungen an die bernische Regierung betonte Melchnau, dass es am zugestandenen Standort der Station unbedingt festhalte und gegen eine Verlegung protestiere. Es wird dann nochmals wiederholt, dass Melchnau mehrmals das Gesuch gestellt habe, die Linie direkt über Melchnau zu bauen. Entsprechendenfalles hätte man eine Subvention von Fr. 100 000.— oder gar noch mehr gesprochen. Die eigens hiezu angestellten Studien für eine Variante über Melchnau hätten allerdings ergeben, dass dadurch wesentliche Mehrkosten und eine Verlängerung der Linie entstanden wären. Heute wolle man das nun Erreichte um keinen Preis fahren lassen. Im zweiten Punkt der Eingabe wurde ausgeführt, dass die Station nach heutigem Projekt bereits 1.8 km vom Dorfe Melchnau entfernt sei; das bedeute eine ansehnliche Benachteiligung. Dies gelte erst recht für die Gemeinden Busswil, Reisiswil und Gondiswil. Mit der geplanten Verlegung nach Norden steigerten sich parallel damit die Nachteile. Die Station würde dadurch weniger benützt.

Im dritten Punkt der Eingabe wurde hervorgehoben, dass die LWB ungefähr je zur Hälfte bernisches und luzernisches Gebiet durchziehe. Wörtlich:

«Auf der ganzen Linie sind 5 Zwischenstationen vorgesehen worden, nämlich 3 im Kt. Luzern und 2 im Kt. Bern; oder vier für luzernische und eine für bernische Anwohner. Denn für Errichtung einer Haltestelle St. Urban ist die agrikole, nicht mehr als 270 Seelen zählende Gemeinde Untersteckholz kaum ins Gewicht gefallen, sondern vielmehr die luzernischen Ortschaften St. Urban, Pfaffnau und Roggliswyl. Ein Aufgeben der Haltstelle St. Urban und eine Verlegung der Station Melchnau in der Richtung gegen St. Urban würde den Kanton Luzern noch mehr begünstigen, dagegen den Kt. Bern speziell die Kirchgemeinde Melchnau benachteiligen. 4. Wird auch die Haltstelle St. Urban aufgegeben und bleibt gleichwohl die Station Melchnau da stehen, wie sie in Plan aufgenommen ist, so erleiden dennoch die zur Haltstelle gezählten Gemeinden keine oder doch nur eine äusserst minime Einbusse. Die Gemeinde Untersteckholz würde von der Station Melchnau nicht weiter entfernt sein als von der Haltstelle St. Urban und würde auch gegenüber Melchnau keine grössere Distanz aufzuweisen haben.»

Die umfangreiche Melchnauer Eingabe wies weiter noch auf einiges hin, das mehr oder weniger schon früher gesagt wurde. Hingegen hellten deren Punkte 7 und 8 einige zusätzliche lokale Momente auf, die es wert sind, wörtlich wiedergegeben zu werden.

«7. Die Gemeinde Melchnau steht gegenüber der Bahn und den Folgen des Betriebes derselben in einem Verhältnisse, wie keine andere an der Bahn liegende Ortschaft. Bisher stand ein bedeutend grosser Theil des Kantons Luzern, östlich und südlich von Altbüron, mit dem Marktflecken Langenthal und der dortigen Station in lebhaftem Verkehr, und dieser musste nothwendigerweise über Melchnau geführt werden. Ist die Bahn einmal im Betrieb, so werden die luzernischen Ortschaften, diese selber als geeignetes Verkehrsmittel mit Langenthal benutzen und bei Melchnau vorbeifahren; und es fragt sich dann, ob letzteres dadurch nicht mehr an Verkehr, Leben und Beweglichkeit verliert, als es durch eine ziemlich entfernte Eisenbahnstation gewinnen wird. Wenn die Station noch weiter entfernt zu stehen kommen sollte, so wäre die Einbusse gegenüber dem Gewinn nur um so grösser.

8. Die Gemeinde Melchnau hat sich von Anfang an zu freiwilligen Opfern und Beiträgen bereit erklärt, wenn ihr in Bezug der Station entsprochen werde, und

namentlich eine schriftliche Verpflichtung ausgestellt, dass sie die Zufahrtsstrasse zur Station auf ihre Rechnung bauen werde, welche laut Plan und Devis (Voranschlag) auf Fr. 18 000.— zu stehen kommen wird. Soviel uns bekannt, hat keine einzige der übrigen Gemeinden ein derartiges Anerbieten gemacht und durchweg muss die Centralbahn die Zufahrtsstrassen, welche oft, wie z. B. in Altbüron, sehr kostspielig sind, selbst bauen. Uns scheint, auch dieses sollte ins Gewicht fallen und Berücksichtigung finden.
Gestützt nun auf vorstehende Gründe und Auseinandersetzung erlauben wir uns die Freiheit, an Sie hochgeehrte Herren Regierungsräthe, zu richten folgendes Gesuch: Sie möchten mit allen Ihnen zu Gebotte stehenden Mitteln, sowohl bei'r Centralbahn als namentlich beim schweiz. Eisenbahn-Departement und dem hohen schweiz. Bundesrathe, dahin wirken, dass bezüglich der Station Melchnau auf der Langenthal-Wauwil-Bahn keine Abänderung stattfinde, dass dieselbe, wie sie im Bundesrathsbeschluss vom 6. Mai 1874 und in den im Laufe März abhin in der Gemeinde aufgelegten Plänen vorgesehen ist, erstellt, und unter keinen Umständen weiter vom Dorf entfernt werde».

Melchnaus bewegter Einsatz für «seine Station» offenbarte sich bald genug als ein Kampf gegen Windmühlen. Die Zeitläufe waren viel stärker. Unter ihrem Druck wurden auf den Tag genau, 3 Monate nach der Melchnauer Eingabe, nämlich mit Beschluss vom 26. Oktober 1875, die Arbeiten am Staltentunnel eingestellt. Für die Melchnauer musste dieses Datum ein ganz gewaltiger Schlag bedeutet haben. Der geschilderten besonderen Umstände wegen hatten sie sich mit eigentlicher Bravour für ein grosses, zukunftsweisendes Werk eingesetzt und standen nun vor einem Scherbenhaufen. War das alles vergebene, vertane Arbeit? Kaum! Die Melchnauer waren darob an einer gemeinsamen Idee gewachsen.

Huttwil sondiert den Anschluss an die Bahn in Nebikon oder Sursee

Huttwil konnte seinen Eisenbahnanschluss, und zwar in Langenthal, erst anno 1889 verwirklichen. Vorher aber suchte auch hier ein lokales Eisenbahnkomitee seinen Schienenanschluss. Im Frühling 1874 wollten Gerüchte wissen, dass die SCB den Bau der Linie Langenthal-Wauwil noch nicht definitiv beschlossen habe, obwohl die Konzession hiefür bereits am 23. September 1873 erteilt worden war, sondern dass die Bahn über Huttwil mit Anschluss an das SCB-Netz in Nebikon oder Sursee gebaut werden solle. Das wäre natürlich willkommenes Wasser auf die Mühlen der Huttwiler Eisenbahnwünsche gewesen. Unverzüglich erkundigte sich das erwähnte Komitee bei der SCB in Basel nach dem Wahrheitsgehalt des Herumgebotenen. Die Huttwiler führten in ihrem Schreiben an, dass bereits viel unternommen worden sei, um eine Bahnlinie von Huttwil Richtung Luzernergrenze zu bauen. Die bis jetzt unternommenen Schritte hätten allerdings in der Richtung Wolhusen gezielt. Fast postwendend erwiderte die SCB, dass die Linienführung von Langenthal nach Wauwil über Altbüron beschlossene Sache sei. Es gäbe daran nichts mehr zu ändern.

Wörtlich hielt die SCB fest: «Bei dieser Sachlage ist es uns nicht möglich, auf weitere Unterhandlungen über Abänderung des Bahntrassee einzutreten und von Ihrem Anerbieten Gebrauch zu machen».

Auf der Suche nach baulichen Einsparungen

Es wurde bereits früher darauf hingewiesen, dass sich im Laufe des Jahres 1875 der Himmel für die Geschäftswelt und im besondern für die Eisenbahnen arg zu verdunkeln begann. Die Eisenbahnpapiere sanken bedenklich. Mit der Schrumpfung des Verkehrs gingen parallel dazu die Einnahmen zurück. Die guten Zeiten waren für einmal dahin. Auch einst blühenden Unternehmen, wie sie die NOB und die SCB repräsentierten, brachten diese anbrechenden Krisenstunden einen schmerzlichen Aderlass. Die NOB wurde dabei noch mehr als die SCB betroffen. Beide hatten sich mit dem Bau neuer Linien dermassen engagieren lassen, dass nun die Mittel einfach nicht mehr vorhanden waren, um unbekümmert wie bisher weiterzubauen. Unter dem Druck dieser Verhältnisse versuchte die SCB, vorerst an den begonnenen neuen Linien zu sparen, wo dies irgendwie möglich schien. Diesem Streben waren aber verhältnismässig enge Grenzen gesetzt, weil die vorher eingegangenen Verpflichtungen, die einerseits in den erteilten Konzessionen, anderseits in den mit Baugeschäften abgeschlossenen Verträgen festgehalten waren, nicht ohne schwerwiegende Folgen nachträglich unbesehen umgemodelt werden konnten. Gerechterweise muss ferner erwähnt werden, dass die Kosten für die Erstellung der LWB wegen verschiedener nachträglich dazugekommener Ansprüche (besonders die Stationen St.Urban/Melchnau) höher ausfielen, als anfänglich von der SCB errechnet worden war. Mindestens wurde dieses Argument mit mehr oder weniger Berechtigung beim schweizerischen Eisenbahndepartement in Bern in den Vordergrund gerückt. Die SCB hatte dort die Pläne für die Abschnitte Wauwil—Ebersecken (3. Baulos) und Altbüron—Langenthal (1. Baulos) zwecks Überarbeitung bzw. Vereinfachung zurückverlangt (18. Juni 1875). Die SCB begründete die Massnahme damit, weil die Kosten dieses Bahnbaus wegen zu grosser Anforderungen der Kantone, Gemeinden und Privater unverhältnismässig in die Höhe geklettert seien. Wörtlich greifen wir heraus:

«Aus der Zuschrift, welche der Regierungsrath des Kantons Luzern am 29. Merz abhin an Ihr verehrl. Departement richtete, und welche Sie uns am 7. April zur Vernehmlassung mittheilten, haben wir mit Bedauern die Wahrnehmung gemacht, dass unsere Vorlagen zu einer Reihe weiterer Forderungen veranlasst haben, deren Zugeständnisse unsere Gesellschaft mit neuen bedeutenden Geldopfern belasten müsste. Ähnliche Ansprüche werden, wie uns unter der Hand zur Kenntnis gelangt ist, von den Gemeinden zwischen Langenthal und Altbüron erhoben und wenn auch nicht anzunehmen ist, dass alle die gestellten, wie wir glauben nicht berechtigten und grösstenteils übertriebenen Anforderungen die Zustim-

mung der Bundesbehörden erlangen werden, so können wir uns in Folge mehrfach gemachter Erfahrungen der Befürchtung nicht erwehren, dass die Baukosten der Bahn Langenthal-Wauwil eine unsere ursprünglichen Voranschläge weit überschreitende Höhe erreichen dürften.

Wir fanden uns deshalb veranlasst, die Frage einer nähern Prüfung zu unterstellen, ob nicht mit Ausnahme des bereits im Bau begriffenen Tunnels zwischen Ebersecken und Altbüron die ganze Bahn in einfacherer, wenig kostbarerer Weise erstellt werden könnte». Im Schreiben der SCB an das Eisenbahndepartement wird ferner betont, dass trotz dieser Umarbeitung der Pläne immer noch genügend Zeit bis zur Eröffnung (März 1879) übrig bleibe.

Gemäss erhaltenem Auftrag seitens des Direktoriums, berichtete der Oberingenieur am 14. Juli 1875 über die möglichen Einsparungen. Danach bezifferten sich diese auf ca. Fr. 700 000.—, wenn die ganze Linie, eingeschlossen Tunnel, eingleisig erstellt würde. Dabei entfielen nach diesen Berechnungen Fr. 70 000.— auf den Landerwerb und der grosse Rest von Fr. 670 000.— auf den Tunnelbau. Dazu bemerkte Oberingenieur von Würthenau: «Immerhin ist es zu bedenken, dass die Ausführung eines zweigleisigen Tunnels veraccordirt ist und dass die Auflösung des betreffenden Vertrages bezw. eine wesentliche Umänderung desselben jedenfalls nicht ohne namhafte Kosten für die SCB möglich wäre, wodurch dann der oben angegebene Ersparnisbetrag unter Umständen noch sehr reduzirt werden könnte».

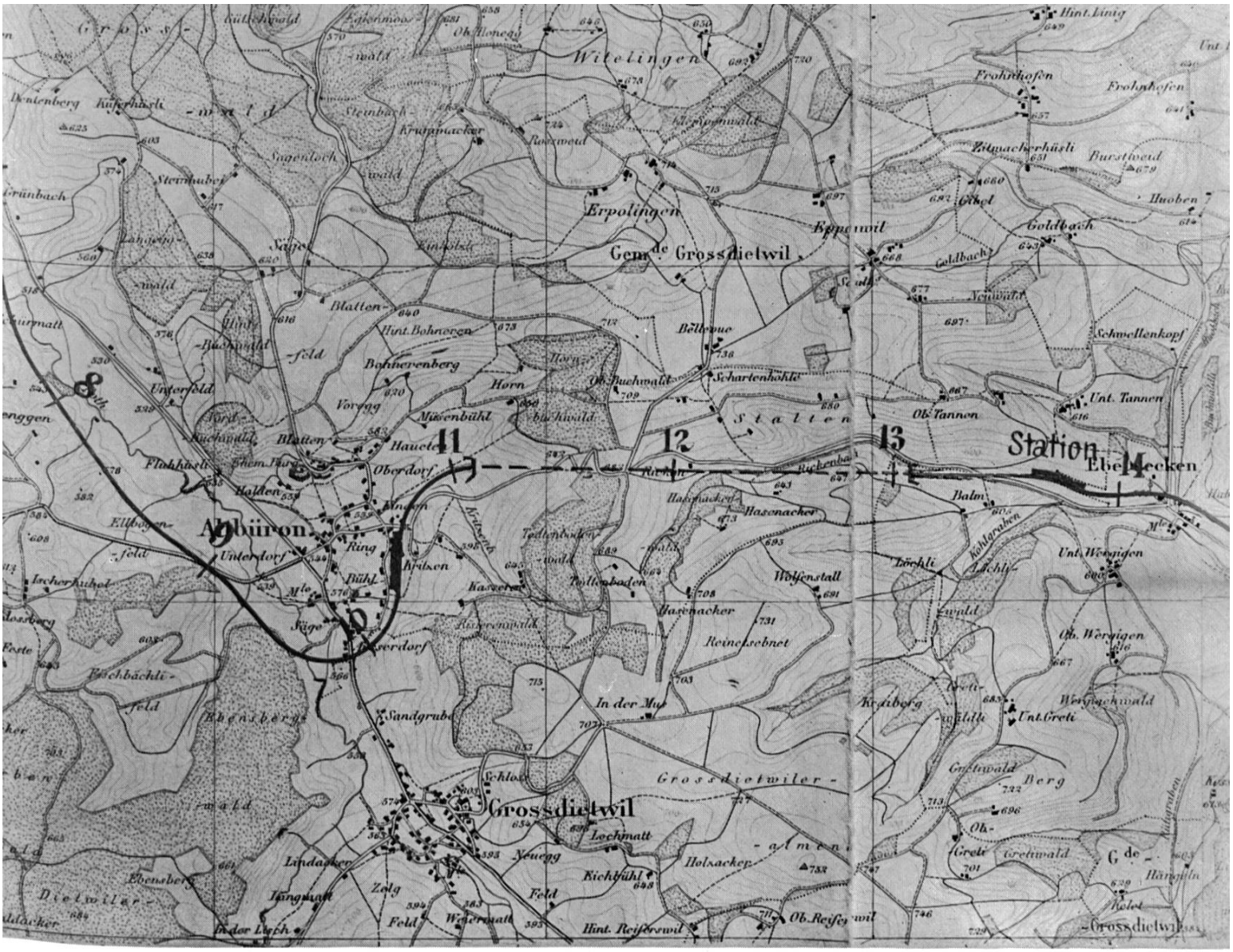
Eine nennenswerte Einsparung an der LWB wurde errechnet, «wenn entweder die Station Ebersecken ganz in Wegfall kommt, oder wenn in der Richtung von Ebersecken gegen Wauwyl ein Gefäll von 17 anstatt von 16 pro mille angewendet werden darf». Weitere Einsparungsmöglichkeiten sah man in einer minimalen Beschränkung der Stationsgebäude in Melchnau, Altbüron und Schötz.

Durch die Verkürzung der Station Ebersecken und die Erhöhung der Steigung sollten Fr. 440 000.— erspart werden. Durch Fallenlassen der fünften Station St. Urban und der Errichtung einer gemeinschaftlichen Station mit Melchnau sollten weitere Fr. 200 000.— hereingeholt werden. Aus der Reduktion der übrigen vier Stationen auf ein absolutes Minimum glaubte man Fr. 160 000.— herauszubringen. Schliesslich wurde gar eine Ersparnis von Fr. 200 000.— an Wegfall von Bauzinsen errechnet, wenn die Bahn innert zwei Jahren fertigerstellt würde. Insgesamt wurde auf diese Weise ein Betrag von einer ganzen Million Franken an Einsparungen ermittelt.

Auf den Gang der Dinge hatten diese aber keine praktischen Auswirkungen mehr, weil gut drei Monate später die Bauarbeiten eingestellt wurden.

Bauprobleme — Materialbeschaffung — Baubeginn

Die baulichen Spuren dieses seltsamen Eisenbahnunternehmens haben sich beidseits des Tunnels, besonders aber auf der Seite von Altbüron, bis auf den heutigen Tag mehr oder weniger erhalten. Grösstenteils sind sie ver-



Die Linie zwischen Altbüron und Ebersecken samt Staltentunnel, die mehr oder weniger das zweite Baulos beinhaltete. Die arabischen Zahlen bedeuten die Kilometrierung, in Langenthal beginnend und in Wauwil endigend. Das Bahnprojekt wie es sich hier auf der Siegfriedkarte präsentiert, geht nicht auf die SCB, sondern auf das Langenthaler Initiativkomitee zurück, das um 1890 herum die Idee einer Langenthal-Wauwil-Bahn erneut aufgriff. Doch folgte dieses Projekt genau den Spuren des ersten. Die Karte selber befindet sich im Bundesarchiv.

Hier hatte der Bahndamm in Altbüron sein Ende gefunden. Links daneben war der Gewölbedurchlass aus Jurasteinen, zur Überquerung des Mühlekanals bereits fertigerstellt. Noch etwas weiter links hätte die Bahnlinie die Roth überschritten und damit das Bernbiet erreicht, um hierauf dem Wald entlang nordwärts abzudrehen, um dem linken Talhang bis Untersteckholz zu folgen. Vor wenigen Jahren verebnete Alfred Bossert, der Besitzer des Landes, den Damm. Damit verlor sich ein markanter Zeuge der «Eisenbahnzeit». Wie Alfred Bossert erklärte, wären beim Verebnen zahlreiche senkrechte runde Löcher zum Vorschein gekommen. Was bedeuteten sie? Ohne Zweifel gehen diese Löcher auf einstige massive Holzgerüste zurück, auf denen mittels Rollwägelchen ehedem das Schüttmaterial herangeführt wurde. Das Holz verfaulte — die Löcher der verwendeten Baumstämme aber blieben.

narbt. Was davon geblieben ist, wird heute als ganz «normal» empfunden. Der bauliche Kreis, der sich von 1874 bis 1875 um den Tunnelbau wob, blieb aber damals nicht allein auf den lokalen Rahmen beschränkt. Ein solches Unternehmen rief einem grossen Apparat und einer entsprechenden Organisation. Zu diesem Zwecke residierte von Anfang an in Langenthal seitens der SCB ein sogenannter Sektionsingenieur mit seinem Stab. Dessen leitender Kopf hiess Bachofen. Von Langenthal aus waren bereits die ersten Projektierungen erfolgt, und es kamen auch von Langenthal her alle spätern Impulse, sofern diese nicht von der eigentlichen Zentrale in Basel, dem Sitz der SCB, gegeben wurden.

Der Baubeginn verlief nicht termingemäss. Mindestens gingen hierüber die Meinungen zwischen der SCB und dem schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement auseinander. Im Sinne der Konzessionsbestimmungen war vor dem 31. Juli 1874 mit den Erdarbeiten zu beginnen. Die zwecks Terrainstudien von der SCB ausgehobenen zahlreichen Sondiergruben — es wurde dafür ein Kostenbetrag von Fr. 30 000.— eingesetzt — wurden vom Bahnunternehmen als Baubeginn betrachtet, während das Eisenbahndepartement diese zu den Vorarbeiten zählte.

Als dieses anfangs August 1874 bei der SCB intervenierte, reagierte sie «mit etwelchem Erstaunen». In ihrer recht langen Anwort, die zugleich ein Fristerstreckungsgesuch beinhaltete, wurde auf die verschiedenen Schwierigkeiten während der Planung hingewiesen. Ohne dieses Gesuch wäre die Konzession am 31. Juli 1874 erloschen. Die SCB wünschte nun aber eine Fristerstreckung bis zum 10. September 1874. Wenn der Baubeginn nicht termingerecht erfolgte, so darf nicht übersehen werden, dass die SCB in jenen Tagen, wie das bereits anfänglich gestreift wurde, baulich und organisatorisch alle Hände voll zu tun hatte. Als wichtigste Argumente für die Verzögerung des Baubeginns führte die SCB an:

«Zum Schlusse sei auch noch die Erklärung gestattet, dass wir im Entferntesten nicht beabsichtigen, die erhaltene Conzession erlöschen zu lassen, sondern dass wir stets bemüht waren und heute noch bemüht sind, alle eingegangenen Verbindlichkeiten in guten Treuen zu erfüllen. Die vorbereitenden Arbeiten der in Frage liegenden Linie wären längst beendigt und die Ausführung im vollen Gange, wenn nicht in Folge von zahlreichen Wünschen und Forderungen der betheiligten Kantons- und Gemeindebehörden, der dadurch nöthig gewordenen Ausführung der Terrainstudien eine bedeutende Verzögerung eingetreten wäre.

Übrigens ist das wichtigste Baulos, der 2010 Meter lange Tunnel zwischen Altbüron und Ebersecken, zur Conkurrenz ausgeschrieben, so dass nach einmal erfolgter Plangenehmigung die Arbeiten fortgesetzt und rechtzeitig zu Ende geführt werden können».

Der verspätete Baubeginn war nicht das einzige, was die Bundesbehörden beanstandeten. Für jede zu bauende Eisenbahn war ein sogenannter Finanzausweis zu leisten. Im Falle der LWB entsprach dieser Finanzausweis nur teilweise den eingegangenen Verpflichtungen. Bern «drückte» dann ausnahmsweise «ein Auge zu».

Am 1. Oktober 1874 wurde zwischen den Bauunternehmern J. C. Bauer, G. Ott, beide von Bern, und Hektor Egger von Langenthal, die sich unter dem Namen «Schweizerische Baugesellschaft» zu einem Baukonsortium zusammenschlossen, eine vertragliche Vereinbarung mit der SCB zum Bau des Staltentunnels getroffen. Eingeschlossen waren dabei auch die erforderlichen Einschnitte, Dammaufschüttungen, Kunstbauten usw., welche sich innerhalb des zweiten Bauloses befanden. Der Laufmeter Tunnelausbruch wurde um Fr. 700.— und der Laufmeter Ausmauerung auf Fr. 800.— verakkordiert. Im abgeschlossenen Vertrag wurden begreiflicherweise eine Menge zusätzlicher Einzelheiten geregelt. Kurz nach Vertragsabschluss liefen bereits innert Kürze die Bauarbeiten energisch an. Es strömten zahlreiche italienische Arbeiter zu. Aber auch Einheimische fanden willkommenen Verdienst. Im «Kreuz» in Altbüron wurden Räume für Bürozwecke gemietet. Der Ingenieur der Schweizerischen Baugesellschaft, V. Eisele, hatte sein Büro in der «schönern Stube» des Franz Rölli-Rölli, Landwirt, Ausserdorf.

Ende des Jahres 1874 hatten die Arbeiten gemäss Bericht der SCB bereits folgenden Stand erreicht: die beiden Tunnelschächte waren bis zur Sohle abgeteuft. Der Tunnelstollen war 51 Meter vorgetrieben.

Über den Lauf der Bauarbeiten selber ist uns aber insgesamt aktenmässig wenig oder nichts überliefert. Es müssen vielmehr indirekt gewisse Rückschlüsse gezogen werden.

In Altbüron wurde im Ring, nächst dem «Restaurant zum Tunnel», eine Brückenwaage und in Nebikon eine solche beim Restaurant «Bahnhof» eingerichtet. Besonders behauene Gewölbesteine und andere Bausteine kamen vom Jura her mittels der Eisenbahn nach Langenthal, bzw. Nebikon und wurden ab da mittels Pferde- oder auch Ochsengespann auf Fuhrwerken zu den Baustellen in Altbüron und Ebersecken gefahren. Der Fuhrlohn richtete sich nach dem Gewicht der transportierten Steine. Diese wurden bei ihrer Ankunft gewogen. In Nebikon wurde auf der Station gar eine Drehscheibe mit einem dazugehörenden Verbindungsgleis erstellt, um die ankommenden Eisenbahnwagen abdrehen und zum Entlad stellen zu können. Hier in Nebikon entstanden wie in Langenthal und Altbüron ansehnliche Lagerplätze, gefüllt mit Steinen und vielen weitern Materialien. In der Nähe der Tunneleingänge (in Altbüron oberhalb des Rings), in Ebersecken Richtung Balm einerseits und Tanne andererseits wurden zahlreiche Baracken mit verschiedenen Funktionen aufgestellt. In Ebersecken, wo weniger Möglichkeiten für Unterkunft in Privathäusern als in Altbüron/Grossdietwil vorhanden waren, entstanden 11 Bauten. In Altbüron waren es acht Objekte. Neben Schlafbaracken gab es da ausserdem ein Maschinenhaus, eine Kalkhütte, eine Stallung, eine Werkstätte für Wagner und Zimmerleute, eine Schmiede und ein Magazin sowie ein Pulverhaus. In Ebersecken wissen wir von zwei Kantinen, zwei Wohnbarak-

ken, einem Magazin und einer Küche, einer Kalkhütte, einem Pulverhäuschen, einem Maschinenhaus, einer Schmiede, einer Zimmerhütte, einer Stallung (im Bau begriffen). Alle diese Bauten wurden anlässlich der Liquidation im Frühjahr 1876 versteigert.

Zur Ausbeutung von Sand und besonders Steinen waren zahlreiche Verträge abgeschlossen worden. Auf der Stalte in Altbüron wurde eine Kies- und im Totenboden eine Sandgrube aufgetan. Eine andere Abmachung wurde mit einem gewissen Häberle in Altbüron zwecks Steinbrechen getroffen. Doch wo befand sich dieser Bruch? Weiter wurden im «Stempech» (= Steinbach) Altbüron, in der «Hoonig», Roggliswil, in der Gemeinde Oftringen (Schwarzhaar) und Starrkirch (Engelberg) Steine für den Bahnbau in Ebersecken und Altbüron gebrochen. Am Köchalihügel in Nebikon wurde eine Probegrube zur Gewinnung von Kies ausgehoben. Mit Gemeindeammann Hasenfratz aus Trimbach und Steinhauermeister Hof in Hauenstein wurde ein Vertrag zur Lieferung von Tunnelgewölbesteinen ab 1. Mai 1875 bis Ende Mai 1877 (voraussichtliches Ende des Tunnelbaus) geschlossen. Zwei letzte Steinbrüche schliesslich befanden sich bei der Pierre Pertuis und bei Reuchenette im St. Immertal (Berner Jura). Vom Steinigen Kreuz (Höhe des sogenannten Staltenbergs) wurde eigens eine Strasse am «Bellevue» vorbei zur «Hoonig» erstellt, um die dort gebrochenen Bruchsteine befördern zu können. Der Unterhalt dieser Strasse, von der Gemeinde Grossdietwil angeblich schlecht gebaut, gab noch lange viel zu reden bzw. zu schreiben. Überhaupt gab es auch wegen andern Strassen in Ebersecken und Altbüron noch lange nach der Einstellung der Bauarbeiten viele Reklamationen. Auch beklagte man sich über versiegte oder beschädigte Brunnenleitungen in Altbüron. Viele von ihnen kamen gerade aus der Richtung, wo der Bahndamm aufgeschüttet oder der Tunnel durch den Berg vorangetrieben wurde. Besonders schlimm muss es um die Strasse von Altbüron nach Ebersecken bestellt gewesen sein. Sie bildete begreiflicherweise sozusagen die Hauptachse während des Tunnelbaus. Nach einem Untersuchungsergebnis des luzernischen Strasseninspektorates knapp nach der Einstellung der Arbeiten meldete dieses dem Regierungsrat, dass auf dieser Strasse ungefähr 15mal mehr Verkehr als vorher geherrscht habe.

Am Tunnel wurde Tag und Nacht, auch sonntags, ausgenommen an hohen kirchlichen Feiertagen gearbeitet.

Handelte es sich bloss um ein Lausbubenstücklein, als Ende Winter 1875 die aufgestellten Profile für das 3. Los von Ebersecken nach Wauwil mutwillig beseitigt wurden? Oder war das eine Animosität gegen die LWB seitens gewisser Gegner? Nun, die SCB beschwerte sich deswegen begreiflicherweise bei der Luzerner Regierung. Diese veranlasste eine Untersuchung durch das Statthalteramt Willisau, erliess aber ausserdem einen Warnruf, der an einem Sonntag von der Kanzel der Kirchen in Altishofen

und Schötz zu verlesen war. Wer einen Fehlbaren anzeigte, bekam einen Drittel der ausgefällten Busse. Das war gesetzesmässig so verankert. (Bundesgesetz betreffend Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850, Art. 9).

Für den Bahnbau wurden folgende Landflächen zu folgenden Preisen erworben, bzw. expropriiert (= zwangsweise enteignet):

504 Aren in Altbüron	Fr.	92 244.82
522 Aren in Grossdietwil	Fr.	43 866.32
72 Aren in Ebersecken	Fr.	3 483.63
1098 Aren	Fr.	139 594.77

In Altbüron waren es beispielsweise 18 Landbesitzer, welche Grundbesitz abzutreten hatten. Praktisch in keinem Fall kam eine gütige Einigung zwischen den Verkäufern und der SCB zustande. Besonders in Altbüron führte die Bahnlinie durch bestes Kulturland. Andererseits — ist dies nicht ein menschlicher Zug bis auf den heutigen Tag geblieben? — glaubte man allgemein, die Gelegenheit am Schopf packen zu müssen. So stellte der Besitzer einer Sägerei im Gläng recht hohe Forderungen für sein Wasserrecht, weil es durch die Bahnlinie benachteiligt worden wäre. Da die SCB die Forderungen als zu hoch ansah, änderte man das Projekt und plante einen so hohen Viadukt über die Luther, dass darob der Sägereibesitzer überhaupt nicht mehr tangiert wurde.

Mit dem Bahnbau verbindet sich auch eine Episode um die alte «Sonne» in Ebersecken. Gemäss der ersten Planauflage kam sie gerade in die Bahnachse zu stehen. Der damalige Eigentümer, sein Name spielt hier bewusst keine Rolle, ging nun schnell daran, Material für ein neues Wirtshaus zu rüsten und zuzuführen. Ja, er tat dies um so eifriger, als er vernahm, dass die Trasseeführung geändert werde (diese stand im Zeichen des angestrebten Sparprogramms) und die alte «Sonne» folglich nicht mehr berührt wurde. Ziel des Sonnenwirts war, eine um so grössere Entschädigung zu erwirken. Er und die SCB konnten sich nach einigem Geplänkel schliesslich gütlich einigen.

Beim tunnelartigen Strassendurchlass im Ring in Altbüron musste von einem Haus, das im Profil der Dammaufschüttung lag, rund ein Viertel abgetragen werden. Das Haus steht heute noch. Dem aufmerksamen Beobachter wird diese «Verjüngung» nicht entgehen.

Das Verspriessen des Tunnels brauchte sehr viel Holz. Das meiste davon wurde von der Korporation Willisau und aus dem Boowald (zwischen St. Urban und Vordemwald gelegen) bezogen. Solche Holzträmel befinden sich heute noch in den Stollen. Im Tunnel zu Altbüron, wo heute die Fassung für die Wasserversorgung installiert ist, kann man gelegentlich immer wieder beobachten, wie ein solcher Holzstamm von hinten nach vorne zu schwimmen kommt.

Das Geld rollt

Mit dem Bahnbau kamen sowohl in Ebersecken wie in Altbüron auf einmal ungewohnte Summen Bargeld unter die Bevölkerung. Es gibt in den Akten heute noch genau überlieferte Zahlen von den monatlich ausgerichteten Zahltägen. Der erste davon wurde am 22. November 1874 mit Fr. 6191.45 ausgerichtet. Daraus lässt sich schliessen, dass die Arbeiten in der zweiten Oktoberhälfte anliefen und noch verhältnismässig wenig Arbeiter eingesetzt waren.

Anders sahen die Dinge im Dezember aus. Da lautete der Zahltag bereits auf Fr. 15 837.90. Den höchsten Stand erreichte er im September 1875 mit Fr. 62 625.80. An den gesteigerten Zahltägen liest man deutlich ab, dass stetig mehr Arbeiter tätig waren. Wieviele aber insgesamt beschäftigt waren, ist nicht gemeldet. Mit viel Mühe liesse sich dies aber einigermassen errechnen, wollte man alle Rechnungen durchkämmen. Hingegen sind uns die Grundlöhne der verschiedenen Kategorien übermittelt. Ein Mineur verdiente im Tag (alle weitern diesbezüglichen Angaben verstehen sich ebenfalls immer auf einen Arbeitstag bezogen) Fr. 4.30, ein Schütter (Arbeiter, der das ausgebrochene Erdmaterial zu Dämmen und Böschungen aufschüttete) Fr. 3.80, ein Zimmermann Fr. 4.10, ein Schmied Fr. 4.30, ein Aufseher Fr. 6.—, und für ein Pferd schliesslich wurde der Arbeitstag mit Fr. 7.— notiert. Zu diesen Ansätzen kamen je nachdem noch Akkordzuschläge. Am meisten Arbeitstage, nämlich 29 468, wiesen die Schütter auf. Damit ist gesagt, dass ihre Zahl am grössten war. Es folgten die Mineure mit 18 370 Tagen.

Die Überlieferung weiss zu berichten, dass etliche Bauernsöhne, besonders in Ebersecken, sich ebenfalls am Bahnbau beteiligten und bei der damals gepflogenen Sparsamkeit den Grund zu einigem Wohlstand ihres Heimwesens legten.

Kantinenwirte

Die Verpflegung und Unterkunft so vieler Fremdarbeiter rief Kantinen, aber auch polizeilichen Problemen. So weiss auch hiezu die Überlieferung von «Schlägleten» und noch mehr von Messerstechereien zu berichten. Auf der Ebersecker Seite des Tunnels installierten sich in zwei Baracken Kantinenwirte. Einer davon war der Pintenwirt von Grossdietwil, Alois Anton Huber, zugleich dortiger Gemeindeammann. In der Begründung zum Führen einer Wein- und Speisewirtschaft in der Baracke erwähnt Huber unter anderem, dass es von der Tunnelmündung bis zum Dörfchen Ebersecken zehn Minuten brauche und es dort lediglich fünf Häuser gäbe. In der Baracke könnten sich übrigens auch die Fuhrleute verpflegen und

hier Logis beziehen. Nach dem Ausspruch eines italienischen Eisenbahnarbeiters gab es in Ebersecken gar «nur swai ggirchen (= Kirchen; gemeint sind jedoch die zwei Kapellen) und aine Haus». Diese Redensart machte unter den Einheimischen noch weit in dieses Jahrhundert hinein ihre Runde, wenn etwa über Ebersecken gesprochen wurde.

Ein gleiches Wirtsrecht wie Huber wurde ferner einem Heinrich August Bollinger von Beringen in Schaffhausen, der sich am 7. Mai 1875 in Altbüron niedergelassen hatte, erteilt. Bollinger scheint ein erfahrener Kantinenwirt gewesen zu sein, hatte er doch laut einem Zeugnis der Schweizerischen Baugesellschaft bereits anlässlich des Baus der Jurabahn zwei Kantinen «zur besten Zufriedenheit» geführt.

Im Juli 1875 stellte ein gewisser Peter Morin, Kantinier von St. Florent, Departement Deux-Sêveres, Frankreich, das Gesuch, so lange der Bahnbau in Altbüron währe, hier eine Wein- und Speisewirtschaft einrichten zu dürfen. Morin hatte in Altbüron bereits einschlägige Lokale gemietet. Doch bezeichnete diese der Gemeinderat «als völlig ungeeignet und verwahrlost», worauf die Ablehnung erfolgte.

Wirtschaftliche Hoffnungen

Dass sich die Leute im Einzugsgebiet der LWB sehr viel, im Hochgefühl jener Tage zu viel versprachen, ist ebenso eindeutig, wie aus der Sicht von damals verständlich.

In Schötz wurde beispielsweise bereits das Haus für das künftige Bahnhofrestaurant gebaut, und es steht heute noch.

In Altbüron kaufte sich Anton Rölli-Rölli (genannt »s'Chrützwirts Töni») das Gasthaus «Kreuz», ganz im Hinblick auf den erwarteten wirtschaftlichen Aufschwung. Entsprechend wurde der Preis für das «Kreuz» zu hoch gehandelt. Droben in Erpolingen liess Anton Erni (genannt Ueri Töni) das Kurhaus «Bellevue» erbauen, das noch heute unter dem Namen «Hotel» weiterlebt.

Ebenfalls im Hinblick auf den erwarteten Aufschwung richtete in Altbüron Gemeindeammann Johann Bernet eine Bierbrauerei ein (gegenüber der Käserei, wo heute der Spezereiladen Schürch steht). In der Flue (Haus Richard Rölli-Leibundgut) schuf Bernet im Sandsteinfelsen die nötigen Kellerräume zur Lagerung des Biers.

Zeitgenössisch wertvoll ist der Querschnitt, der um das Einrichten der Bierbrauerei in Altbüron kreist. Dazu das Gemeinderatsprotokoll von Altbüron (24. Herbstmonat 1874): «Der Gemeinderat ist dem Ansinnen von Gemeindeammann Bernet, eine Bierbrauerei einzurichten, einverstanden». Weiter heisst es in der Begründung: «3. dass hiesige Gemeinde, die zirka 1100 Einwohner zählt, von einer Kantons- und mehreren frequenten Gemeindestrassen durchzogen ist und sich in der Nähe keine Bierwirtschaft befindet. (Bernet hatte fast gleichzeitig bei der

Luzerner Regierung das Gesuch gestellt, in seinem Hause Bier «im Kleinen auszuwirthen und zu verkaufen», und dies auf sechs Jahre zu bewilligen).

4. dass die angehenden Arbeiten an der Langenthal-Wauwil-Bahn und namentlich des dasigen grossen Tunnelbaus wegen, sich eine bedeutende Zahl fremder Arbeiter ansiedeln werden, so dass dadurch dem Bedürfnis der nachgesuchten Wirthschaftskonzession zur Evedenz gerufen wird und endliche dasige Stations-Anlage frequent zu werden verspricht.

5. dass Hoffnung vorhanden, durch Betrieb einer Bierwirthschaft, der sich in unserer Gegend immer mehr um sich greifenden Branntweinpest(!) kräftig entgegen treten zu können». Die Bewilligung zum Führen der nachgesuchten Bierwirthschaft wurde bereits am 2. November 1874 erteilt, nachdem sich Bernet kurz vorher nochmals dringend beim Regierungsrat eingesetzt hatte und betonte: «Verzögerung der Konzessionsertheilung müsste mir Schaden bringen, um so mehr schon viele Eisenbahnangestellte und Arbeiter eingetroffen sind».

Nach hartnäckig zirkulierender Überlieferung — einstweilen aktenmässig jedoch nicht belegt — soll damals auch das Gebäude für das spätere Kurhaus Ohmstal gebaut worden sein. Und dies in jenen Tagen, um hier, im Zusammenhang mit dem erwarteten wirtschaftlichen Aufschwung, einen Kurbetrieb einzurichten. Dieser selber wurde aber erst mittels einer Eingabe vom 1. Dezember 1906 an den Luzerner Regierungsrat konkret angestrebt. In der Begrüdung dazu wird in keiner Art und Weise auf die «Eisenbahnzeit» Bezug genommen, obwohl die Eingabe von der nämlichen Besitzerfamilie Marfurt eingereicht wurde. Der Gesuchsteller Marfurt schreibt da einleitend:

«Ich wurde schon in einer Reihe von Jahren und besonders im letzt verflossenen von vielen Freunden und noch mehr von Fremden, die unsere Gegend durchwanderten und uns besuchten, aufgemuntert, einen Kurort für Erholungsbedürftige und Rekonvaleszente einzurichten, bezw. zu eröffnen».

Die Krise wird akut

Am 12. Oktober 1875 schilderte das Direktorium der SCB seinem Verwaltungsrat die missliche finanzielle Lage des gesamten Unternehmens. Während in einem Bericht vom 1. Dezember 1874 die Spitzen der SCB noch der festen Meinung waren, dass die vorhandenen finanziellen Mittel ausreichten, um all den umfangreichen baulichen Verpflichtungen gerecht zu werden, so mussten sie rund zehn Monate später feststellen, wie stark sie sich verrechnet und «überzogen» hatten. Denn bis Ende 1875 standen der SCB noch sageundschreibe Fr. 3 443 315.— zur Verfügung. Für den Endausbau der neuen Linien und Ausbau der alten wurde aber eben jetzt bis 1880 ein Geldbedarf von Fr. 70 982 600.— errechnet, respektive Fr. 55 102 600.— (je nachdem, ob man die beiden Summen lediglich auf das alleinige Netz der SCB oder zusätzlich auf die Linien, die in Gemeinschaft mit der NOB gebaut wurden, in Betracht zieht). Die SCB war sich vollständig bewusst, dass diese Mittel kaum zu beschaffen waren. Dazu wörtlich: «Es ist Ihnen bekannt, dass die Stimmung der Finanzkreise gegenüber Eisenbahnpapieren zur Zeit sehr ungünstig ist, und es ist vorauszusehen, dass nicht bald eine Besserung eintreten werde». Nach einigen weitern Wenn und Aber wird gefolgert:

«Es musste sich uns daher die Frage aufdrängen, ob nicht der baldigen Aufbringung erheblicher Summen dadurch ausgewichen werden könne, dass einzelne der neuen Linien entweder aufgegeben oder doch deren Bau verschoben werde. In erster Linie kann diese Frage bezüglich der Bahn Langenthal-Wauwyl gestellt werden. Diese Bahnstrecke ist unserer Gesellschaft zu Folge eigener Initiative von der Bundesversammlung concediert worden. Es besteht keinerlei Vertragsverhältnis, welches die Gesellschaft zur Ausführung derselben verpflichten würde». Das Direktorium hatte bereits ausgerechnet, dass ein Aufgeben der Linie im jetzigen Zeitpunkt finanziell bedeutend vorteilhafter sei, als wenn daran weitergebaut werde. Dazu die wörtlichen Argumente der SCB: «Wenn wir in dieser Hinsicht gegenüber Dritten ganz freie Hand haben, fällt anderseits in Betracht, dass der Bau des Tunnelloses der Linie Langenthal-Wauwil bereits vergeben ist und dass diese Arbeiten von den Unternehmern sehr energisch betrieben werden. Die bezüglichen Erhebungen ergeben, dass die täglichen Leistungen derselben gegen Fr. 8000.— ausmachen; deren Gesamtleistung wird bis Ende Oktober rund Fr. 1 188 000.— betragen, gegenüber einem Voranschlag für den Tunnelbau mit Inbegriff der beiden Voreinschnitte von Fr. 3 587 450.—. Zu diesen vorausgabten Kosten kommen weitere bereits ausgelegte Ausgaben für die Vorarbeiten, Verwaltungskosten, Expropriationen u. s. w. im Betrage von ungefähr Fr. 530 000.—.

Um nun die Kosten dieser Linie, deren Vollendung aus angeführten Gründen in erster Linie möglichst auf günstigere Zeiten zu verschieben sein wird, nicht zu sehr anschwellen zu lassen und uns dadurch der Mittel für dringendere Ausgaben zu berauben, erscheint es durchaus geboten, möglichst rasch einen Entschluss auf Abbruch der Arbeiten zu fassen». Weiter wird argumentiert, wenn die Arbeiten am Tunnel sofort aufgegeben würden, ungefähr Fr. 2 300 000.— eingespart werden könnten, was «bei der gegenwärtigen Finanzlage der Gesellschaft aller Beachtung werth ist». «Wenn die Ausführung der Linie Langenthal-Wauwyl überhaupt aufgegeben wird, welche im detaillierten Kosten-Voranschlag auf Fr. 8 293 000.— veranschlagt ist, ergibt sich für die Gesellschaft eine Minderausgabe von ungefähr 6½ Millionen. Wir sind daher nach reiflicher Überlegung zu dem Entschluss gelangt, die Vollendung des bereits vergebenen Tunnelloses nicht abzuwarten, sondern durch Kündigung des Vertragsverhältnisses gegenüber den Unternehmern die Arbeitseinstellung auf Ende dieses Monats zu veranlassen. Wir erlauben uns daher, Ihnen zu beantragen:

Es sei das Direktorium zu ermächtigen, durch Kündung des mit den Bauunternehmern des II. Tunnel-Loses der Linien Langenthal-Wauwyl abgeschlossenen Bauvertrages die sofortige Einstellung der Arbeiten an der Linie Langenthal-Wauwyl herbeizuführen.

Mit diesem Beschlusse ist über die Frage noch nicht endgültig entschieden, ob die Linie Langenthal-Wauwyl für immer aufgegeben oder aber deren Ausführung nur auf günstigere Zeiten verschoben werden soll, und wir beabsichtigen das letztere, falls unserem Fristerstreckungsbegehren keine Hindernisse entgegengestellt werden.

Ebenso ist es einleuchtend, dass mit dem Aufgeben oder Verschieben bloss dieser Linie keineswegs die gewünschte und nothwendige Entlastung der Gesellschaft erreicht ist. Viel schwerer fällt noch die Ausführung der Wasserfallen-Bahn und die Linie Solothurn-Schönbühl ins Gewicht».

Kurz darauf berichtete der von Amtes wegen im Verwaltungsrat der SCB sitzende Luzerner Regierungsrat Julius Schnyder seinem Kollegium von den Absichten der Centralbahn. Der Regierungsrat beschloss nun, seinem Vertreter im Verwaltungsrat den Auftrag zu geben, an der nächsten Sitzung nach Möglichkeit dahin zu wirken, dass kein solcher Beschluss

zustande komme. Damit der Luzerner regierungsrätliche Wunsch noch mehr Gewicht erhalten sollte, wurde der gefasste Beschluss Regierungsrat Schnyder mittels Protokollauszug mitgeteilt. Doch all das vermochte den Lauf der Dinge nicht zu ändern.

Es kam die geradezu historische Sitzung des Verwaltungsrates vom 26. Oktober 1875. Vorgängig hatte sich bereits seit einiger Zeit die «ständige Kommission des Verwaltungsrates» mit der LWB befasst, und sie hatte die Frage zu prüfen, «ob der Bau der Linie Langenthal-Wauwil angesichts der gegenwärtigen Finanzsituation der SCB fortzusetzen und zu vollenden oder aber einzustellen sei». Diese Kommission habe, so Regierungsrat Schnyder, in ihrer Mehrheit beantragt, die Arbeiten sofort ohne Angabe von Motiven auf der ganzen Linie einzustellen, bis die Geldverhältnisse sich bessern, während die Minderheit (Feer-Herzog) den Beschluss vorgeschlagen habe, die Arbeiten mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Linie erst anno 1879 fertig sein müsse und ihren Hauptverkehr von der Gotthardbahn her erhalten werde, bis auf weiteres einzustellen und den Vertrag mit den Tunnnelunternehmern zu kündigen.

Herr Verwaltungsrat Zingg von Luzern habe dagegen beantragt, wenigstens den Tunnel zwischen Altbüron und Ebersecken, der schon weit vorgerückt sei, noch zu vollenden.

Von diesen drei Anträgen sei nun der zweite, des Herrn Feer-Herzog, mit allen gegen sechs Stimmen angenommen worden.

Gleichzeitig sei auch der Gedanke ausgesprochen worden, beim Bundesrat das Gesuch zu stellen, er möchte die Fristen feststellen, innert welchen die Arbeiten fortzuführen seien, ohne dass diese Anregung zum Beschluss erhoben worden sei.

Der Entscheid vom 26. Oktober hatte die LWB geknickt, wenn damals auch noch etwelche Hoffnung auf ihr Wiederaufleben bestand. Doch schien der Glaube an diese Linie bereits in jenen Tagen etliches von ihrem einstigen Nimbus eingebüst zu haben. Um die Öffentlichkeit nicht zu fest zu schockieren, wurde der von einer Minderheit eingebrachte und angenommene Beschluss kosmetisch frisiert herausgegeben; er lautete:

«Nachdem es sich erwiesen hat, dass der Bau der Linie Langenthal-Wauwyl so rasch vorwärts schreitet, dass der Vollendungstermin vom 31. März 1879 in hohem Masse anticipiert (vorweggenommen) wird, und in Betracht des Umstandes, dass der Nutzen dieser Linie erst mit Eröffnung der Gotthardbahn, 1. Oktober 1880, sich geltend machen kann, wird einstweilige Unterbrechung ihrer Ausführung beschlossen. Das Directorium wird eingeladen, die bereits vorhandenen Tunnelbauten sicher zu stellen und in einem mit den obigen zwei Daten in rationeller Verbindung stehendem Zeitpunkte die geeigneten Vorlagen für den Weiterbau zu machen».

Am gleichen Nachmittag um 16.30 Uhr, wie das Telegramm heute noch kundtut, wurde der Schweizerischen Baugesellschaft der Vertrag gekündigt. Dass diese Nachricht wie eine Bombe einschlug, braucht nicht besonders betont zu werden. In der ersten spontanen Reaktion wollten die Bau-

unternehmer die Kündigung nicht annehmen. Doch bereits Ende Oktober 1875 liefen die Verhandlungen zur Lösung des Vertragsverhältnisses an. Sie waren begreiflicherweise nicht leicht, aber schliesslich fand man sich.

Die Liquidation

Diese beschlägt ein sehr weitschichtiges Gebiet. Denn wenn man an den Umfang des Unternehmens mit den vielen Materialien, Gerätschaften, Verträgen aller Art, halbbeendeten und angefangenen Arbeiten, ausgekarrten Strassen und was sich weiter alles daran haftete, denkt, kann man sich heute nach 100 Jahren immer noch eine ungefähre Vorstellung machen, was eine solche Liquidation für Ausmasse hatte. Damit ist aber lediglich ihr äusseres Bild angedeutet. Schwerwiegender war, unter welchem finanziellem Kniefall der Vertrag mit der Schweizerischen Baugesellschaft vom 1. Oktober 1874 gelöst werden konnte. Früher als man bei einem so grossen Geschäft erwarten konnte, traf man miteinander bereits am 17. November 1875 eine vertragliche Vereinbarung. Was hatte danach die SCB noch zu leisten?

Gemäss Artikel 2 des geschlossenen Vertrages hatte die SCB den Unternehmern sämtliche bis zum 31. Oktober 1875 verwendeten Gelder samt Inventareinschlüssen, «sowie auch die auf den Zeitpunkt noch ausstehenden sämtlichen Geschäftskosten» zu zahlen. In gleicher Weise wurden die Unternehmer für die restlichen noch auszuführenden Arbeiten (Sicherung des Tunnels usw.) entschädigt. Die Ausmittlung der Entschädigungen geschah auf Grund der Belege und Geschäftsbücher der Schweizerischen Baugesellschaft. Ihr wurde ausserdem «als Vergütung für die aus der Auflösung des Bauvertrages entstehenden Geschäftsstörung eine Aversalentschädigung (Abfindungssumme) von Fr. 64 000.—» zugesprochen.

Artikel 5: «Das gesamte vorhandene Bau-Inventar mit Ausnahme der zur Geschäftsinstallation errichteten Hütten und der speciell zum Tunnelbau angeschafften Maschinen, Werkgeschirre und Einrichtungen ziehen die Unternehmer an sich, und zwar zum Ankaufspreise, weniger einen Rabatt von 25% und einer Gesamtentschädigung von Fr. 2000.— für Zusammenstellung und Abfuhr. Unter demjenigen Inventar, welches die Bauunternehmer an sich ziehen, sind auch die beiden vor den Tunnelportalen aufgestellten Dampfmaschinen mit Zubehör verstanden.

Der in diese Weise ermittelte Betrag ist von dem Guthaben der Unternehmer in Abrechnung zu bringen».

Hierauf wurde der Schweizerischen Baugesellschaft bereits auf den 20. November ein Betrag von Fr. 200 000.— zur Verfügung gestellt. Der Rest war nach Ausmittlung der Rechnungsbücher und der stattgefundenen Inventarausmittlung zu begleichen. Das alles brauchte viel Zeit. Die Arbeiten hiezu zogen sich teils bis weit in das Jahr 1876 hinein. Einiges Material, das die SCB zurücknehmen musste, wurde einstweilen in ihrer Hauptwerkstätte in Olten eingelagert, weil die Wirtschaftskrise kaum Käufer anzog. Alles in allem konnte sich die SCB recht elegant von ihrem Geschäftspartner, der Schweizerischen Baugesellschaft, absetzen.

Manches lokalhistorisch wertvolle Detail im Zusammenhang mit der Liquidation kann hier nicht erwähnt werden. Der Akten hiezu gäbe es einige!

Wie soll es weitergehen? — Durchsichtiges Spiel der SCB

Parallel zur Liquidation stellte sich sofort die Frage, wie die Dinge nun weiter rollen sollten. Sollte die Konzession aufgegeben werden? Sollte man sich um eine Fristerstreckung bemühen? So oder so: beides zog schwerwiegende Folgen nach sich. Bald nachdem am 26. Oktober 1875 der Beschluss gefasst worden war, die Arbeiten am Staltentunnel einzustellen, berichtete selbstverständlich die Presse farbig über dieses Ereignis. Das Echo drang begreiflicherweise schnell zum Bundesrat. Darauf wünschte das Schweizerische Eisenbahndepartement von der SCB die Motive zur Einstellung der Arbeiten zu vernehmen. Bereits Ende Dezember gleichen Jahres drängte das Eisenbahndepartement die SCB, Fristen zu bestimmen, wann die Arbeiten an der Bahn wieder aufgenommen, der Tunnel und die übrigen Kunstbauten vollendet würden.

Die SCB antwortete (8. Januar 1876), «dass zur Vollendung der Bahn höchstens eine Frist von noch zwei Jahren nöthig sei, dass mithin eine Wiederaufnahme der Arbeiten im Frühjahr 1877 genüge, um die Linie auf den concessionsmässigen Termin, den 31. März 1879, fertigzustellen, und dass wir demnach die verlangten Vorschläge zu Anfang 1877 machen würden».

Die Rückäusserung des Bundesrates verlangte von der SCB, dass bis spätestens Ende September 1876 die entsprechenden Vorschläge einzureichen seien.

So war die SCB vor die Alternative gestellt, Stellung zu beziehen.

Dass an eine Wiederaufnahme der Arbeiten einstweilen nicht zu denken war, stand ausser Diskussion. Dafür sorgte unmissverständlich auch der mit dem Comptoir d'Escomte in Paris abgeschlossene Vertrag vom 15. April 1876. Danach waren der SCB wohl die nötigen Mittel zum Ausbau ihres Netzes bis Ende 1881 gesichert. Aber unter den auszubauenden Linien figurierte die LWB nicht. Vielmehr musste die SCB laut Vertrag ausdrücklich auf den Ausbau dieser Linie bis 1881 verzichten.

Unter diesen Umständen blieb der SCB nur die Wahl zwischen dem Einreichen eines Fristerstreckungsgesuches bis 1881 oder aber vollständig auf die Konzession zu verzichten. Ein Fristerstreckungsgesuch hatte auch seine Häklein. Die SCB war sich dessen wohl bewusst und äusserte sich deshalb wie folgt an ihren Verwaltungsrat:

«Bezüglich eines Fristerstreckungsgesuches ist zu bemerken, dass es unseres Wissens der erste Fall wäre, in welchem ein solches nach geleistetem Finanzausweis und nach Beginn der Erdarbeiten unter vollständiger Sistierung dieser letztern gestellt würde und dass deshalb die Eingabe eines solchen auf Schwierig-

keiten stossen und zu unliebsamen Erörterungen über die Verwendung der bei Leistung des Finanzausweises nachgewiesenen finanziellen Mittel Anlass geben könnte». (!)

Das Direktorium folgerte weiter:

«Wir glauben daher, es sollte der vollständige Verzicht auf die Concession ausgesprochen werden und das umsomehr, als wir dermalen in Folge verschiedener Verumständungen den commerciellen Werth dieser Bahn nicht mehr so hoch anschlagen können wie früher und weil deshalb auch eine Inangriffnahme nach Ablauf des Jahres 1881 als höchst unwahrscheinlich erscheint. Sollte man indessen gegen alles Erwarten später den Entschluss fassen, die Bahn dennoch zu bauen, so wird die Concession leicht wieder erhältlich sein, da es geradezu undenkbar ist, dass dieselbe von anderer Seite beansprucht werde. Die bereits ausgeführten Arbeiten werden im Falle eines Verzichts zu unsern Gunsten versteigert werden, und wir können also dieselben auf alle Fälle ohne irgendwelche Opfer erwerben».

So tief war also bereits im September 1876 die LWB von ihren eigenen Vätern eingestuft worden! Zeiten und Einstellungen hatten sich radikal geändert, und dies alles innerhalb dreier Jahre.

Fazit des Direktoriums (an den Verwaltungsrat): «Wir stellen daher den Antrag: Sie möchten dem Directorium die Vollmacht ertheilen, dem Bundesrathe gegenüber den Verzicht auf die Concession für die Langenthal-Wauwyl-Bahn auszusprechen». Doch der Verwaltungsrat war anderer Meinung, in der Annahme, dass das Beibehalten der Konzession gelegentlich nützlich werden könnte. Infolgedessen wurde beim Bundesrat ein Fristerstreckungsgesuch eingereicht. Die Verlogenheit, die daraus spricht, sei heute nach 100 Jahren auch aufgehellt.

«Wir sind nun zu unserm Bedauern in Folge der ungünstigen Zeitverhältnisse, welche Ihnen ebenso bekannt sind als uns, nicht in der Lage, die Arbeiten jetzt schon wieder aufzunehmen und müssen deshalb um Fristverlängerung bei Ihnen einkommen, welche auch umso mehr als motiviert erscheint, weil die Linie, um die es sich handelt, ihre Bedeutung erst mit Eröffnung der Gotthardbahn gewinnt.

Wir stellen daher das ergebene Ansuchen an Sie, Sie möchten uns den Termin für die Wiederaufnahme der Arbeiten an der Linie Langenthal-Wauwyl bis zum 31. Dezember 1881 erstrecken».

Der Bundesrat empfahl die Fristverlängerung, obwohl ihm das Manöver der SCB ebenfalls durchsichtig war. Aber was konnte er dagegen tun? Der Regierungsrat von Luzern hingegen verlangte die sofortige Fortsetzung der Arbeiten, wohlwissend, was sonst die Folge wäre. Dem Bunde aber stand kein Zwangsmittel gegenüber der SCB zur Wiederaufnahme der Arbeiten zur Verfügung. Würde die Konzession als erloschen erklärt, wäre damit den Einwänden des Kantons Luzern doch in nichts gedient, argumentierte damals der Bundesrat. Dem Fristerstreckungsgesuch zu entsprechen, war unter den gegebenen Umständen das kleinere Übel. Der Bund ging deshalb darauf ein. Von einigem Interesse mag auch noch sein, wie das Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement die restlichen Bauzeiten für die Vollendung der LWB einstufte. Danach war für den Staltentunnel noch eine Bauzeit von 14—16 Monaten erforderlich. Für die Fertigstellung der ganzen Linie wurden mindestens zwei Jahre vorgesehen. Die Arbeiten hätten am 1. Januar 1877 wieder aufgenommen werden müssen, hätte die Bahn konzessionsgemäss am 31. März 1879 den Betrieb eröffnen wollen.

Wie aus dem vorher Geschilderten zur Genüge erhellt wurde, war nicht daran zu denken, dass die SCB auch nur im entferntesten an eine Wiederaufnahme der Arbeiten an der LWB dachte. Inzwischen war es bereits 1881 geworden. Die SCB musste wieder Stellung beziehen. Das 1876 eingereichte Fristerstreckungsgesuch war abgelaufen. Nachdem es damals recht leicht gewesen war, von den Behörden die Fristerstreckung zu erwirken, war dies jetzt geradezu eine Einladung an die SCB, das begonnene Spiel weiter zu treiben. Es kostete praktisch nichts. Die Konzession in den Händen der SCB war noch immer eine Abwehrwaffe, die von Nutzen sein konnte, wenn unversehens ein Konkurrenzprojekt auftauchen mochte. Dies war damals nicht ganz von der Hand zu weisen. Die Gotthardbahn war wegen baulicher Verzögerung immer noch nicht eröffnet. Die Eröffnung erfolgte erst 1882. So war leise zu befürchten, dass dann möglicherweise weitere Zufahrtslinien zum Gotthard auftauchen könnten. Aus diesen Überlegungen heraus reichte die SCB Ende 1881 bei den Bundesbehörden erneut ein Fristerstreckungsgesuch ein. Danach waren die Erdarbeiten an der LWB bis zum 31. Dezember 1885 zu beginnen und die Bahn bis zum 1. Juli 1888 zu vollenden.

Mehr oder weniger notgedrungen — den Irrungen im schweizerischen Eisenbahnwesen gehorchend — trat die Bundesversammlung auf den Handel ein. Immerhin wurde in der erteilten Fristverlängerung ausdrücklich erwähnt, dass sich die Bundesversammlung das Recht vorbehalte, die Konzession einem dritten Bewerber zu erteilen, wenn dieser Gewähr biete, die Bahn früher als die SCB zu erstellen.

Zum Fristerstreckungsgesuch der SCB hatte sich die Luzerner Regierung (18. Februar 1882) geäussert, dass sie grundsätzlich immer noch den gleichen Standpunkt in dieser Angelegenheit wie anno 1877 einnehme. Luzern hätte sich damals der Fristverlängerung widersetzt. Da trotz diesen Einwänden die Fristen aber dennoch verlängert worden seien, wende der Luzerner Regierungsrat nichts gegen das jetzige Gesuch der SCB ein.

Gerade umgekehrt war die Stellungnahme der Berner Regierung. Diese war, im Gegensatz zur luzernischen, der ersten Fristerstreckung günstig gesinnt gewesen. Jetzt lagen die Dinge umgekehrt. Bern sprach den Wunsch aus, «es möchte jedenfalls nicht eine so lange Frist, wie verlangt werde, bewilligt werden. Eine Wiederaufnahme des Bahnbaues erscheine unwahrscheinlich, nachdem die Centralbahn beschlossen habe, den Werth der ausgeführten Arbeiten von ihren Aktiven abzuschreiben. Der Zweck des Fristverlängerungsgesuchs könne also nur sein, sich für alle Eventualitäten und namentlich einem neuen Bewerber gegenüber ein Monopol zu sichern und bezw. die wirkliche Ausführung der Bahn zu verhindern».

Das Eisenbahndepartement suchte diese Bedenken zu zerstreuen, indem es darauf hinwies, dass die einzubringende Klausel, «dass die Concession auch vor Ablauf der verlängerten Fristen einem neuen Bewerber übertragen werden könne, der bessere Garantien für die frühere Bauausführung zu leisten vermöge, als der ursprüngliche Concessionsinhaber im Stande sei».

Hier sah die bernische Regierung realer! Da der Bundesrat aber Eintreten beschlossen hatte, folgte ihm auch die Bundesversammlung. Die Fristerstreckung wurde gewährt.

Wie zu erwarten war, verstrichen auch diese vier Jahre, ohne dass die SCB auch nur eine Hand für die LWB gerührt hätte. Höchstens dass etwa zwischenhinein von den Gemeinden Altbüron und Ebersecken wegen der misslichen Strassenzustände reklamiert wurde. Inzwischen war die Gotthardbahn eröffnet worden. Der Wirtschaft ging es wieder besser und den Bahnen damit ebenfalls.

Das Spiel der SCB ist doch nicht ohne Grenzen

Die SCB erinnerte sich erst wieder richtig ihrer LWB, als es 1885 darum ging, Stellung zu einer neuerlichen Fristerstreckung oder aber zum Fallenlassen der Konzession zu beziehen. Deshalb richtete das Direktorium am 9. Oktober 1885 einen ausführlichen Bericht und Antrag an den Verwaltungsrat. Letzterer hatte inzwischen so viele neue Gesichter bekommen seit die LWB zu Beginn der 1870er Jahre geboren wurde, dass eine Schilderung ihres Werdens und Vergehens nötig erschien. Dieser Bericht des Direktoriums macht es noch einmal sehr deutlich, wie weit sich die SCB vom Bau einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil distanziert hatte. Da steht etwa:

«Da wohl ohne weitere Motivierung als feststehend anzunehmen ist, dass die Centralbahn keinerlei Interesse hat, derzeit den Bau der Linie Langenthal-Wauwyl wieder aufzunehmen, haben Sie vor dem 31. Dezember 1885 nur darüber Beschluss zu fassen, ob Sie bei den Bundesbehörden eine neue Fristerstreckung nachsuchen oder aber auf die Concession verzichten wollen.

Wie Ihnen bekannt, sind auf den Bau der Linie Fr. 2 116 806.94 verwendet worden, welche in den Jahren 1878 und 1879 abgeschrieben wurden».

Damals wurden keine Dividenden ausbezahlt. Vielmehr wurden die Überschüsse für Abschreibungen an der Wasserfallen-Bahn usw. verwendet. Im Bericht wird weiter geschildert, dass die SCB immer noch Eigentümerin des Landes sei. Der Pachtzins davon belaufe sich auf jährlich Fr. 250.—. Umgekehrt führten Wasserleitungen durch das Bahnland. Die Kosten für deren Unterhalt überstiegen die Landpachtzinse.

Bei den Überlegungen über einen möglichen Verzicht auf die Konzession wird der wichtige Satz geschrieben:

«Von irgend welchen privatrechtlichen Ansprüchen, welche Dritte wegen Verzicht auf die Bauausführung gegen uns erheben könnten, kann nicht die Rede sein, da wir die bezügliche Concession aus eigenem Antriebe verlangt haben, ohne dass eine Verpflichtung hiezu übernommen worden wäre».

Ferner: «Ebenso hat der Schweiz. Bundesrath in der Botschaft vom 3. März 1882 in Bestätigung früherer Erklärungen ausdrücklich anerkannt, dass auch eine öffentlich rechtliche Verpflichtung der Centralbahn zum Bau nicht besteht und ein Zwang in dieser Richtung nicht möglich ist . . .

Anderseits steht ebenso fest, dass eine Verlängerung der Concession für die Centralbahn keine finanziellen Leistungen bedingt. Die Sachlage ist im Wesentlichen die gleiche, wie im Jahre 1881. Wir haben Ihnen damals mitgetheilt, dass unserer Ansicht nach der commercielle Werth der Bahn Langenthal-Wauwyl in Folge verschiedener Verumständungen nicht mehr so hoch angeschlagen werden

könne wie früher, dass aber nicht mit voller Sicherheit zu sagen sei, ob nicht künftig Bahnprojekte entstehen, zu deren Bekämpfung(!) uns der Besitz der Concession für diese Linie von Nutzen sein kann. Wenn auch die im Jahre 1881 beim Auftauchen von Gerüchten über solche Concurrenzprojekte gemachten Erhebungen das Resultat ergaben, dass unsere Gesellschaft sich eine ausreichend günstige Position durch wesentlich geringere Opfer sichern kann, als sie der Ausbau von Langenthal-Wauwyl erfordern würde, ist nicht ausgeschlossen, dass die Zukunft neue Combinationen bringt, welche den Besitz der Concession als einen Vortheil erscheinen lassen.

Dabei gehen wir allerdings von der Voraussetzung aus, dass uns die Verlängerung der Concession keine materiellen Leistungen auferlegt und dass an eine solche keinerlei belastende Bedingungen geknüpft werden».

Auf Grund dessen und weil die Bundesbehörden anno 1882 bereits ja zu den Motiven der SCB gesagt hatten, beantragte das Direktorium dem Verwaltungsrat, auch diesmal wieder in Bern um eine Fristverlängerung einzukommen. Danach sollten die Erdarbeiten bis zum 31. Dezember 1889 aufgenommen und die Bahn bis zum 1. Juli 1892 vollendet sein.

Das Begehren der SCB wurde von der Berner Regierung diesmal ganz entschieden abgelehnt. Sie schrieb unter anderem an den Bundesrat:

Die letzte Erneuerung wurde der Centralbahngesellschaft vor vier Jahren gewährt, und zwar entgegen unserer bestimmten Verwahrung. Im gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Gründe, welche damals für die Massregel allfällig noch in Betracht kommen konnten, dahin gefallen. Die Bahngesellschaft hat auf mancherlei Weise die Absicht kund gethan, die erwähnte Linie nicht zu bauen, und das in Aussicht stehende Verlängerungsbegehren ist daher nicht ernst gemeint. Sie will die Concessionserneuerung nur, um in Tarif- und Concurrenzfragen eine Waffe gegen die bernischen Eisenbahninteressen in Händen zu haben.

Es verstösst gegen Sinn und Geist des betreffenden Bundesgesetzes, aus den Concessionsertheilungen einen Gegenstand der Spekulation gegen die Interessen des Kantons zu machen, dessen Gebiet durch die Linien, welche als Vorwand zu einer solchen Spekulation dienen sollen, durchschnitten wird».

Die Argumente der Luzerner Regierung waren ebenfalls unmissverständlich. Einleitend hielt sie in ihrer Antwort an den Bundesrat fest, dass grundsätzlich die gleiche Einstellung wie schon bei den früheren Fristerstreckungsgesuchen eingenommen werde. Dann folgen recht gewichtige Sätze, die am besten wörtlich übernommen werden.

«Aus der Thatsache des Baubeginns, d. i. der Inanspruchnahme und Anwendung der Rechte, welche aus der ertheilten Konzession fliessen, folgern wir die Verpflichtung für den Konzessionär, die Bahn fertig zu bauen und zu betreiben, es sei denn, dass derselbe hiezu unvermögend sei. Insbesonders wollen wir darauf hinweisen, dass das Expropriationsrecht durch Bundesrecht auf die Erstellung öffentlicher Werke beschränkt ist und dass daher einer Eisenbahngesellschaft nicht zusteht, von dem Recht der Expropriation zum Zwecke der Erstellung einer Eisenbahn als eines öffentlichen Verkehrs Gebrauch zu machen, das öffentliche Werk dann aber nicht auszuführen. Dass die Baueinstellung vom Jahre 1876 einem gänzlichen Fallenlassen des Baues der Linie in der Wirkung gleich kam, konnte damals schon im Ernste nicht bezweifelt werden und ist diese Annahme durch die wiederholten Fristverlängerungen für ganz aussergewöhnlich lange Zeitperioden nur bestätigt worden. (Anmerkung: Weil die Luzerner Regierung schon damals um die Zusammenhänge wusste, setzte sie sich bereits kurz nach der Einstellung der

Arbeiten für deren baldige Wiederaufnahme ein). Wir sind auch jetzt noch der Ansicht, dass, mit dem Bau einmal begonnen, es nicht in's Belieben der Bahngesellschaft gestellt werden darf, die Finanzmittel, über deren Besitz zum Zwecke des Bahnbaues sie sich beim Bundesrath auszuweisen hatte, in beliebig anderer Weise zu verwenden. Wenn dem so wäre, worin läge dann die praktische Bedeutung des sog. Finanzausweises? Es wäre dann entschieden richtiger, an Stelle dieses Finanzausweises wieder auf das von den Kantonen früher angewendete Kautionssystem zurückzukommen.

Das Missliche, wir möchten fast sagen, Rechtsverletzende dieses Verhältnisses, wird im gegebenen Falle durch den Umstand noch auffälliger, als durch den bisher ausgeführten Bahnbau, namentlich durch den grossen Damm über das Rothtal in der Gemeinde Altbüron, eine eigentliche Verwüstung der Gegend stattgefunden hat; die Bewohner dieser Gegend beschweren sich hierüber fortwährend und zweifeln wir gar nicht, dass, wäre die Gegend nicht so abgelegen, die öffentliche Meinung laut, sehr laut gegen die Fortdauer eines solchen Zustandes Einsprache erhoben würde. Die Gegend ist übrigens in anderer Weise noch geschädigt; es ist zum Zwecke des Bahnbaues das Gefälle öffentlicher Strassen in einer den Verkehr auf diesen Strassen schädigenden Weise zusammengelegt und der Grundwerth insbesondere der Gemeinde Altbüron durch die Umänderung gut gepflegter Wiesen in Dämme, Einschnitte und Schutthalden nicht unerheblich gemindert worden. Dieser Thatsache gegenüber reicht die Behauptung nicht hin, dass im Grunde genommen jeder nachweisbare Schaden, der durch den Bau entstanden, nach Massgabe des Expropriationsgesetzes vergütet worden sei.

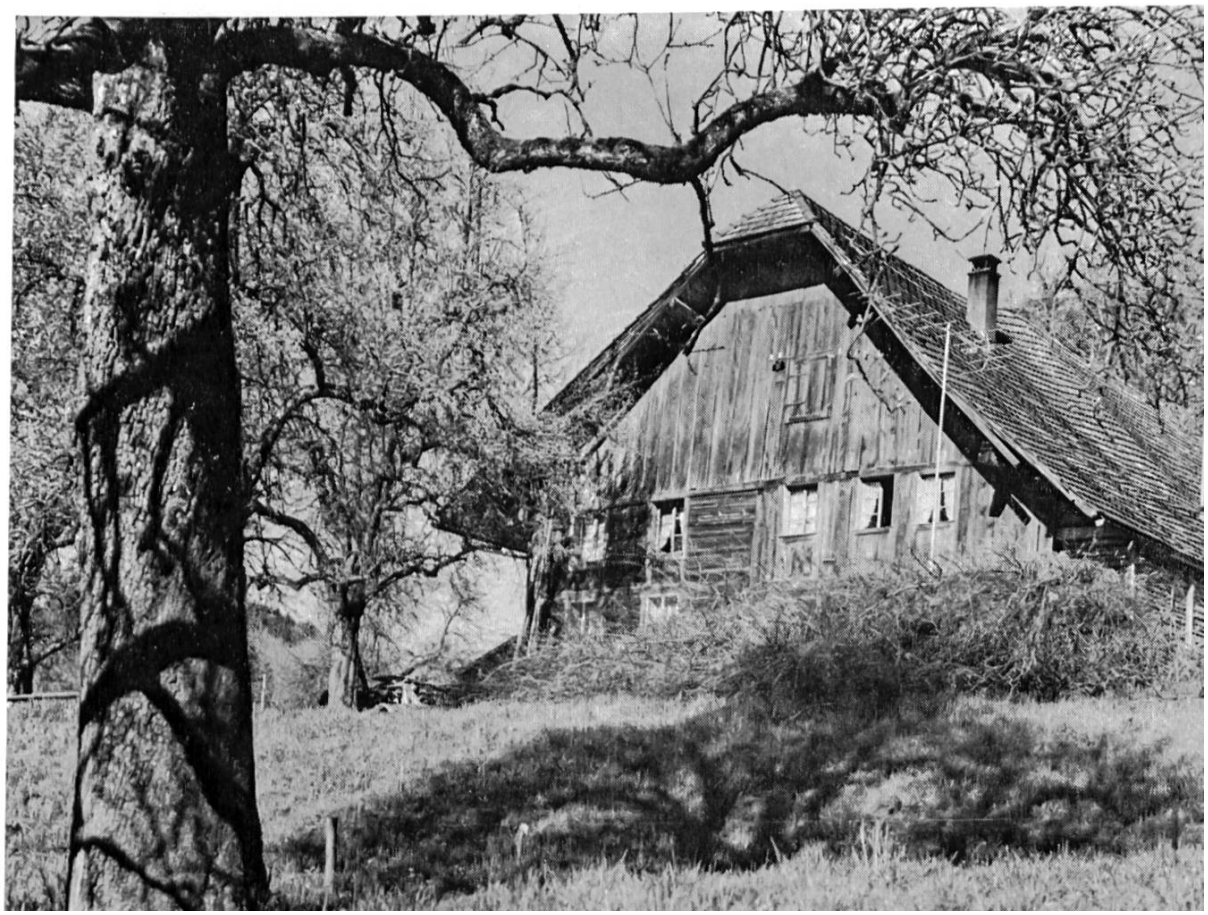
Kann die betroffene Gegend weder bei den Verwaltungsbehörden noch bei den Gerichten zu ihrem Rechte kommen, welch letzterer Fall noch der Prüfung vorbehalten bleibt, so kann ihr freilich gleichgültig sein, ob das Spiel der Fristerstreckung in's Unendliche fortgesetzt oder damit abgebrochen werde.

Wir stellen neuerdings das Gesuch, es möchte der Bundesrath die Bahngesellschaft zur Vollendung des begonnenen Baues verhalten, eventuell soll eine Fristerstreckung nur gegen Leistung einer entsprechenden Kaution ertheilt werden, welch' letztere bei Nichteinhaltung der Fristen der geschädigten Landesgegend verfällt».

In der Dezembersession der eidgenössischen Räte (1886) verweigerten die beiden Kammern die von der SCB verlangte Fristerstreckung. Der Bundesrat hatte sie vordem ebenfalls verneint. Damit war nun mindestens gesetzmässig der Schlussstrich unter ein verwerfliches, unmoralisches Spiel seitens der SCB gezogen. Es lag mir bewusst daran, dieses verhältnismässig breit aufzuzeigen. Einerseits deswegen, um die geschichtliche Wahrheit zu erhellen, wie das die Pflicht eines Historikers ist, andererseits aber auch um der einheimischen Bevölkerung die wahren Gründe oder noch mehr die Hintergründe, welche sich um diesen Bahnbau ranken, bewusster zu machen. Nur zu viele glauben heute immer noch, dass hier einfach eine Bahn wie irgendwo anders auch hätte gebaut werden sollen. Fast wehmütig spricht aus solchen Redensarten der Unterton, dass, wenn die «Bahn gekommen wäre, es in hiesiger Gegend wirtschaftlich anders aussähe». Es mag sein. — Machen wir uns hierüber aber keine Illusionen! Doch kann es weder Aufgabe noch Ziel dieser Arbeit sein, was aus der Bahn geworden wäre, wenn man sie wirklich erstellt hätte, Spekulationen anzustellen.

Das um 1840 erbaute «Kreuz» in Altbüron, das anlässlich der «Bahnbauzeit» seinen Besitzer wechselte, um hoffnungsvoll bessern Zeiten entgegen zu sehen ... Hier im «Kreuz» hatte die Bauleitung Büros eingerichtet. Dem Bild kommt historische Bedeutung zu. Ein Umbau hat sein Gesicht gänzlich verändert. Das «Stöckli» daneben ist sei längerm abgerissen.

Die «alte Sonne» von Ebersecken, die nach ersten Plänen in das Trassee der Bahn zu stehen kam. Der damalige Besitzer wäre gar nicht unglücklich gewesen, wenn sich diese Pläne erfüllt hätten ...



In der «schöneren Stube» dieses Bauernhauses befand sich das lokale Baubüro der Schweizerischen Baugesellschaft, geleitet von Ingenieur V. Eisele. Der damalige und heutige Besitzer hiessen Franz Rölli (Grossvater und Enkel) im Ausserdorf, Altbüron. Entstand das Bild auch gut 30 Jahre nach der «Eisenbahnzeit», so atmet es doch ganz die Luft entsunkener Tage. Die Frau rechts aussen (mit Rechen), Gattin des erwähnten Grossvaters, hat übrigens all das Geschehen während des Bahnbaus und vor allem in diesem Hause persönlich miterlebt.

Dieses Haus, an der Strasse von Schötz nach Nebikon, knapp oberhalb dem Wellberg (heute dem Landwirt Josef Egli-Hegg gehörend) war dazumal spekulationsweise bereits als künftiges Bahnhofrestaurant erstellt worden.

Klagen aus dem Hinterland

Wie im vorhergehenden Abschnitt von der Luzerner Regierung in ihrer Vernehmlassung an den Bundesrat bereits erwähnt wurde, beklagten sich die vom Bahnbau am meisten «heimgesuchten» Gemeinden — Altbüron vorab — in beinahe regelmässigen Abständen beim Regierungsrat wegen der Nachwehen, man kann eher sagen Wunden, welche der betroffenen Region geschlagen worden waren.

Stellvertretend für die verschiedenen Beschwerden, welche von Altbüron und Grossdietwil eingereicht wurden, sei nachfolgend die erste, datiert vom 16. November 1876, ziemlich genau ein Jahr nach der Baueinstellung, wiedergegeben. Es handelte sich um eine gemeinsame Eingabe der beiden Gemeinderäte. Sie spiegelt ebenso die verletzte Volksseele wider, wie die Zustände, welche der «Bahnbau» in negativer Richtung hervorgerufen hatte.

«Die Gemeinderäthe von Altbüron und Grossdietwil
an den hohen Regierungsrath des Kantons Luzern.

Hochgeachteter Herr Schultheiss! Hochgeachtete Herren Regierungsräthe!

Bekanntlich hat die schweizerische Zentralbahn-Gesellschaft den Bau der Langenthal-Wauwil-Bahnlinie übernommen und ist dafür der Titl. Bundesbehörde gemäss Eisenbahngesetz für Vertragserfüllung haftbar und verantwortlich. Die Arbeiten wurden am Tunnel zwischen Altbüron und Ebersecken begonnen, und hauptsächlich in Altbüron wurde vom Tunnelschutt durch oder um das ganze Dorf herum ein hoher Damm aufgeführt. Vor ca. einem Jahre, unerwartet und unvorhergesehen, wurden von heute auf Morgen die Arbeiten eingestellt, vorgebend: die vom hohen Bundesrath eingeräumte Baufrist könne in Folge starkem Fortschritt der Arbeiten gleichwohl innegehalten werden.

Durch öffentliche Blätter müssen wir aber vernehmen, die schweiz. Zentralbahn-Gesellschaft sei bei der hohen Bundesbehörde mit einer Eingabe eingekommen für Verlängerung der Baufrist bis ca. 1881 und gehe gleichzeitig mit dem Gedanken um, diese Bahnlinie auf immer fallen zu lassen.

Gestützt auf diese Eingabe erlauben wir uns bei Hochihnen zu Handen der Titl. hohen Bundesbehörde auch mit Folgendem einzugelangen.

Das Privateigenthum ist in der Regel unverletzlich. Das Gesetz über Abtretung von Grund und Boden oder Gebäulichkeiten bestimmt, dass der Besitzer nicht gezwungen werden könne, sein Eigenthum abzutreten, ausgenommen, wenn es das öffentliche Wohl unausweichlich fordert. Wohlan, dann müssen auch von den Bauunternehmern die eingegangenen Verbindlichkeiten erfüllt werden, erst dann kann vom öffentlichen Wohl die Rede sein. Mit 2—12 Cts. Entschädigung pro Quadratfuss (1 Quadratfuss = 0,09 Quadratmeter) Land ist jedenfalls der Schaden nicht gedeckt. Gerade vom schönsten und köstlichsten Lande wurde weggenommen, die schön abgerundeten Grundstücke der Länge nach oder quer durchschnitten, obwohl die Abrundung noch soviel gekostet hatte. Einen grossen Theil des besten Landes unserer Gemeinden ist mit einem ungemein grossen Sanddamm bedeckt. Die Abböschungen sind noch nicht mit Humuserde bedeckt, daher nicht pflanzbar, und bei Regengüssen hat das angrenzende gute Land zu gewärtigen, mit Sand bedeckt zu werden, sei angepflanzt, was es wolle. Wo man früher in fünf Minuten leicht zu einem Grundstücke gelangen konnte, müssen Expropriirte fünfzehn bis zwanzig Minuten lange Umwege machen, was auf viele Jahre einen grossen Zeitraum summiert und mit der Zeit viel Geld absorbirt.

Sämmtliche Strassen unserer Ortschaften wurden grösstenteils unfahrbar gemacht und kosteten die Gemeinden für Korrektionen wieder grosse Summen Geldes.

Die durch die unvollendeten Eisenbahnbauten entstandene Verunstaltung der Gemeinde Altbüron ist eine wahre Kalamität für die in Mitleidenschaft gezogene Ortschaft, falls nämlich der Bau genannter Linie auf unbestimmte Zeit hinaus geschoben oder gar gänzlich fallen gelassen werden sollte. Wenn auch zugegeben werden muss, dass das exproprirte Land, weil bezahlt, Eigenthum der Schweizerischen Centralbahn geworden ist, so fühlt sich unterzeichnete Behörde, welche die Interessen einer ganzen Gemeinde zu wahren hat, veranlasst, gegen eine allfällige Fristverlängerung seitens der hohen Bundesversammlung zu protestieren. Der vorhin erwähnte Sanddamm umzieht Altbüron in östlicher Richtung ganz und zum Theil auch in nördlicher Richtung. Dieser Zustand dürfte, falls er bleiben sollte, ein Zustand der Verwüstung genannt werden, und es ist ziemlich schwer zu erkennen, ob der Geist der Civilisation oder der Zerstörung hier sein Werk getrieben hat. — Sei dem wie es wolle, unser Gerechtigkeitsgefühl kann unmöglich glauben, dass die Centralbahn gemäss Conzession nicht gezwungen werden könne, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Die Bewohner hiesiger Ortschaft haben durch die plötzliche und ganz unerwartete Sistirung der Eisenbahnbauten Schaden genug gelitten. Handels- und Gewerbleute hatten sich bezüglich Einkäufen auf eine 2—3-jährige Bauzeit vorbereitet und diese Einkäufe, welche ein ziemlich grosses Capital repräsentiren, für den nun in Folge dieser unerwarteten Katastrophe keinen Absatz mehr.

Viele Arbeiter haben, ohne ihre Logie- und Kostgeber zu bezahlen, Reissaus genommen und so hiesige Bewohner empfindlich geschädigt.

Mit Rücksicht auf das Angebrachte hoffen wir, Hochsie wollen unsern Landestheil schützen und dafür wirken, dass die schweiz. Centralbahn-Gesellschaft ihre Conzessionsfrist für den Bau der Langenthal-Wauwil-Bahn nicht umgehen könne, sondern angehalten werde, den Bau sofort wieder zu beginnen und Ao. 1879 zu vollenden.

Anlässlich dessen zeichnen mit Hochachtung und Ergebenheit.

Altbüron, den 16. November 1876.

Nms. des Gmde. Raths Altbüron;
Der Präsident: A. Schürch.
Der Schreiber: Anton Huber.

Nms. des Gmde. Raths Gdietwil;
Vizepräsident: Fr. Müller.
Schreiber: Ant. Huber.»

Um 1890 herum drängten die Gemeinden Grossdietwil und Altbüron beim Regierungsrat immer nachhaltiger nach einer Regelung der ungefreuten Inkonvenienzen im Zusammenhang mit dem Bahnbau. Wohlwollend vertrat die Regierung die Angelegenheit bei der SCB. Zeitweilig war diese geneigt, sämtliches Land kostenlos abzutreten, wenn gleichzeitig alle damit zusammenhängenden Lasten übernommen würden. Hiezu wollte aber die direkt interessierte Bevölkerung nicht beipflichten. Vielmehr wurden — auf Einladung der Regierung — Forderungen zuhanden der SCB gestellt. Grossdietwil forderte Fr. 40 000.— «für Verunstaltung der Gemeinde und Inkonvenienzen; für Schädigung der Strassen durch Hochgewitter und jedesmalige Räumung derselben von Sand etc.»

Weil am meisten betroffen, sahen Altbürons Forderungen entsprechend höher aus.

«a. Für Verunstaltung und Inkonvenienzen wegen nicht vollendeter Bahnanlage der Linie Langenthal-Wauwil Fr. 150 000.—

b. Für Schädigungen der Strassen so namentlich bei Hochgewitter durch den Damm veranlassend Fr. 2 000.—

c. Für Übernahme der zwei Strassenstücke gegen dem Breitenfeld und Ryken Fr. 6 000.—

Sa. Fr. 158 000.—»

Weitere Verpflichtungen würden, so Altbüron und Grossdietwil, keine übernommen. Aufgrund der Eingaben und Forderungen der zwei Gemeinderäte suchte der Regierungsrat bei der SCB zu vermitteln. Zwischen den Zeilen ahnt man, dass diese Ende der 1880er Jahre gewissermassen froh gewesen wäre, das nun bald lästig gewordene Anhängsel der LWB sachte loszuwerden. Allein bald änderte sich die Lage wieder. So schrieb denn die SCB an das Baudepartement des Kantons Luzern (14. März 1893), dass eine Entschädigungspflicht wie sie von Altbüron und Grossdietwil gefordert werde, grundsätzlich nicht anerkennt werden könne. Die Sache sei einlässlich geprüft worden. Die SCB war inzwischen aber nicht mehr für eine unentgeltliche Landabtretung zu haben. Vielmehr erwähnte die SCB:

«Die Situation hat sich jedoch zufolge der von Zeit zu Zeit auftauchenden Bestrebungen auf Wiederaufnahme der betreffenden Bahnlinie derart verändert, dass wir es vorziehen, unsern Grundbesitz daselbst bis auf Weiteres zu behalten. Wir glauben daher, für einmal von Ihrer Vermittlung in dieser Angelegenheit, deren Anerbieten wir Ihnen bestens verdanken, nicht Gebrauch machen zu sollen».

Wie wir später unter dem Abschnitt «Prozess» lesen werden, war damit die Angelegenheit für Altbüron und Grossdietwil nicht erledigt. Allerdings beteiligten sich daran nur jene oder die Rechtsnachfolger, welche seiner Zeit das Land für den Bahnbau abzutreten hatten. Das war möglicherweise ein Fehler. Mindestens wurde das zu einem Argument des Verteidigers der SCB. Er sprach diesen Klägern das Recht auf ihre Legitimität ab. Hätten die Gemeinden prozessiert, wäre vielleicht, aber nur vielleicht, mehr zu gewinnen gewesen.

Zweite Auflage der Langenthal-Wauwil-Bahn

Während für die SCB ihr einstiges «Kind», wie wir genügend hörten, nun eigentlich verstossen wurde und nur noch für reine egoistische Zwecke gut genug war, wertete das Projekt einer Bahnverbindung von Langenthal nach Wauwil — genau auf den alten Spuren — in andern Kreisen wieder auf. In den 1880er und 1890er Jahren schickte man sich landauf landab an, noch bestehende oder vermeintliche Lücken im schweizerischen Eisenbahnnetz zu schliessen.

Das aufstrebende Langenthal trachtete danach — mit etwelcher Spätzündung — ein Eisenbahnknotenpunkt zu werden. Einesteils vermochten hiezu frühere Eisenbahnprojekte (Jura-Gotthard-Bahn) oder noch mehr sich abzeichnende neue zu inspirieren. Den direkten Anstoss dazu gab das Projekt einer Weissenstein-Bahn (Solothurn-Moutier).

Genährt durch diese Hoffnungen, bildete sich um 1890 herum in Langenthal ein Initiativkomitee unter der Führung von Nationalrat G. Bangerter und C. F. Geiser. Bald darauf verlangte das Komitee die Konzession für den Bau einer Bahn von Langenthal nach Wauwil. In der Begründung wurde einmal angeführt, dass sich der volks- und verkehrsreiche Oberaargau mit dem Aufgeben der Linie durch die SCB nur schmerzlich habe abfinden können. Nun seien zwei neue Eisenbahnprojekte aufgetaucht, welche im Zusammenhang mit diesen die Langenthal-Wauwil-Bahn lebensfähig machen würden. Das erste dieser Projekte sei die Weissensteinbahn von Münster nach Solothurn, «deren Realisierung ausser allem Zweifel zu stehen scheine». Das zweite beinhalte eine Schmalspurbahn von Langenthal nach der Balsthaler Klus-Langenbruck-Waldenburg und zusätzlich mit einer Abzweigung von Balsthal nach Gänsbrunnen-Münster (Moutier).

Für diese beiden Projekte, so wurde argumentiert, bilde die Langenthal-Wauwil-Bahn die natürliche Fortsetzung. «Zweifellos würde, wenigstens theilweise, der enorme Güterverkehr der französischen Ostbahn und des nördlichen Jura nach dem Gotthard über Weissenstein-Langenthal-Wauwyl und nicht weniger der Touristenverkehr über Balsthal geleitet. Ausserdem böten die lebhaften wechselseitigen Geschäftsbeziehungen zwischen Luzern und dem Oberaargau der Bahn auch mit Bezug auf den Lokalverkehr eine Menge Alimentationselemente, und schliesslich dürfe derselben auch in strategischer Beziehung eine gewisse Bedeutung zuerkannt werden, indem sie die ‚Entwicklungsfähigkeit' für grössere Truppenkörper von der Innerschweiz nach dem Jura und umgekehrt erleichtere. (Die VHB bestand damals noch nicht!) — Das Projekt ist nach seiner technischen Seite genau dasjenige der schweizerischen Centralbahn von 1872».

Vorgesehen waren eine Haltestelle St. Urban und je eine Station in Melchnau, Altbüron, Ebersecken und Schötz. Die Baukosten waren auf Fr. 3 900 000.— veranschlagt.

1891 wurde die Konzession erteilt. Da einstweilen die Weissenstein-Bahn nicht finanziert werden konnte, die zweite Auflage der LWB aber schicksalhaft mit der erstern verkettet war, konnte an den Bau der zweiten einstweilen nicht gedacht werden. Solothurn-Münster konnte erst 1908 eröffnet werden. Notgedrungen musste die zweite LWB zweimal um eine Fristerstreckung der Konzession bei den Bundesbehörden einkommen. Aber auch während dieser Jahre waren die erforderlichen Mittel nicht aufzubringen.

Schliesslich darf nicht übersehen werden, dass gerade um 1890 herum die Bestrebungen für eine Eisenbahn von Langenthal nach Huttwil-Willisau-Wolhusen an Stosskraft gewannen. Bereits im Jahre 1889 war die Strecke Langenthal-Huttwil dem Betrieb übergeben worden. 1895 folgte

das Stück Huttwil-Willisau-Wolhusen. Wenn schon, konnte damit der erwähnte Verkehr von der Weisstenstein-Bahn her bereits über Huttwil nach der Innerschweiz geleitet werden. Als das Zustandekommen der LWB auch in zweiter Auflage aussichtslos wurde, gab das Initiativkomitee 1908 auf. Damit war der Gedanke einer Eisenbahnverbindung von Langenthal nach Wauwil endgültig ausgeträumt. Vom gesamtvolkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, wird man gerade heute in der Rückschau deswegen nicht traurig sein dürfen.

Nachdem sich nun diese restlichen Hoffnungen endgültig verflüchtigt hatten, entstand bald darauf als einiger Ersatz die Langenthal-Melchnau-Bahn, heute Bestandteil der Eisenbahngruppe OJB. (Eröffnung: 6. Oktober 1917). Damit hatte vor allem nach langem Ringen Melchnau seinen endlichen Anschluss an das Schienennetz gefunden.

Der Prozess

Mit der Weigerung der Bundesversammlung, der SCB keine Fristerstreckung mehr zu gewähren, wurde dem Letzten klar, dass die einstige Initiantin der LWB hier nun nichts mehr zu suchen hatte. Um so mehr regten sich jetzt in Altbüron und Grossdietwil die Geister, die lästige Hinterlassenschaft — ehedem vielversprechende Prosperität, jetzt Fluch — bestmöglich aus der Welt zu schaffen. Aber die SCB war immer noch da! Ihr in den Arm zu fallen, war nicht leicht, wie der nun folgende vor Bundesgericht ausgetragene Prozess deutlich genug bewies.

In frühern Darlegungen wurde bereits genügend erwähnt, wie sich Gemeinden und Private gegen all die von Bahnbau herrührenden Unzukömmlichkeiten wehrten. Vor allem wurde das seinerzeit abgetretene Land zurückverlangt. Zeitweilig machte die SCB Miene, darauf einzutreten. Als jedoch die zweite Auflage einer Langenthal-Wauwil-Bahn wieder in den Vordergrund rückte, trat die SCB den Rückzug an. Sie wies auch eine Vermittlung der Luzerner Regierung kurz und bündig ab.

Um zum wirklichen oder vermeintlichen Recht zu kommen, klagten jetzt Grossrat Johann Bienz, Altbüron, und acht weitere Genossen beim Bundesgericht gegen die SCB (1894). Die Kläger waren vertreten durch Fürsprech Dr. Jules Beck, Sursee, während Dr. Bucher, Luzern, der Anwalt der Beklagten war. Die Prozessmaterie war ebenso umfangreich wie komplex. Die Urteilsfindung allein beschlägt 20 Schreibmaschinenseiten. Aus begreiflichen Gründen können hier lediglich ein paar Hauptpunkte näher beleuchtet werden.

Welche Argumente führten die Kläger an?

Sie verlangten, dass die SCB zu verurteilen sei, den Klägern die seinerzeit expropriierten Grundstücke samt den dazugehörenden Rechten (besonders Fahrrechte) nach Beseitigung des Bahndammes in kulturfähigem Zu-

stand zurückzugeben. Um dies zu ermöglichen, sei im Urteil eine angemessene Frist anzuberaumen. Sollte nach deren Verstreichen die SCB jedoch den ihr auferlegten Verpflichtungen nicht nachgekommen sein, wären die Kläger mit insgesamt Fr. 78 000.— zu entschädigen. Sie stützten sich in ihrer Begründung auf den Artikel 47 des «Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten» vom 1. Mai 1850, nachgenannt Expropriationsgesetz.

«Sollte ein abgetretenes Recht zu einem andern Zwecke als zu demjenigen, für welchen es abgetreten worden ist, verwendet werden wollen, oder wäre es binnen zwei Jahren nach erfolgter Abtretung zu dem Abtretungszwecke nicht benutzt worden, ohne dass sich hiefür hinreichende Gründe anführen lassen, oder wird das öffentliche Werk, für welches die Abtretung geschehen ist, gar nicht ausgeführt, so kann der frühere Inhaber des abgetretenen Rechtes dasselbe gegen Rückerstattung der dafür erhaltenen Entschädigungssumme wieder zurückfordern.»

In breit angelegtem Angriff vertrat der klägerische Anwalt Dr. Beck den Standpunkt, dass die SCB diese Bahn im Ernst überhaupt gar nie habe bauen wollen. Alles sei blosse Täuschung gewesen, lediglich um die Konkurrenz zu bannen. Folglich sei auch der Landerwerb in der einschlägigen Gegend nebst dem begonnenen Bau usw., nur «Simulation» (Verstellung, Vortäuschung) gewesen. Daraus folgere ein Missbrauch des Expropriationsrechtes. Es ergäbe sich daher von selbst die Rückerstattung des Eigentums an die frühern Besitzer mit voller Entschädigung. Dr. Beck fuhr mit den Beklagten im reinsten Sinne des Wortes scharf ins Gericht.

Wie stellte sich die SCB dazu?

Diese beantragte Ablehnung der Klage unter Kostenfolge an die Kläger. Ihnen wurde einmal die «Aktivlegitimation» bestritten: sie seien zur Klage gar nicht berechtigt. Warum? Unter den Klägern figurierte lediglich ein einziger, der seinerzeit selber Land an die SCB zu verkaufen hatte. Alle übrigen acht waren entweder Erben oder Käufer von Restparzellen, welche an den Bahndamm grenzten. Weiter stemmte sich die SCB entschieden dagegen, dass sie seinerzeit etwas Unerlaubtes getan hätte. Ausserdem wurde der von den Klägern zitierte Artikel 47 als nicht mehr gültig angesehen, weil er inzwischen durch das «Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen» (23. Dezember 1872) ausser Kraft gesetzt worden sei. Nachfolgend nennen wir es Eisenbahngesetz. Insbesondere wurde von der Beklagten auf dessen Artikel 13 verwiesen.

Absätze 3 und 4: «Ebenso ist in jeder Konzession die Frist für die Vollendung der Bahn zu bezeichnen.

Wird diese Frist nicht eingehalten und von der Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert.»

Der Beklagten Anwalt argumentierte nun, gestützt auf Art. 13: Durch den Beschluss der Bundesversammlung vom 16. Dezember 1886 (Nichterneuerung der Konzession), sei in dieser Massnahme eingeschlossen, dass der Bundesrat auch den Auftrag habe, die Versteigerung anzuordnen. Die

Beklagte sei deshalb gar nicht berechtigt, den expropriierten Boden abzutreten, sondern müsse diesen vielmehr zur Verfügung des Bundesrates halten. In keinem Falle könne die SCB dazu angehalten werden, das Gelände in den frühern Zustand zu versetzen. Im ungünstigsten Falle könnte sie höchstens dazu verpflichtet werden, das Land ohne Entschädigung abzutreten. Die Schilderung «betreffend verwahrlosten und gefahrdrohenden Zustand des Dammes» wurde als übertrieben abgetan. Ferner: Sollte deswegen jedoch die Gemeinde (gemeint war Altbüron) deswegen verunstaltet und deren Fortentwicklung behindert werden, wurde den Klägern die Klagelegitimation bestritten. Es hätte somit die Gemeinde prozessieren müssen.

Zu welchem Schlusse kam das Bundesgericht?

So eindeutig die beiden Artikel 47 und 13 lauteten, so lagen die Dinge in der Praxis reichlich komplizierter. Dr. Becks Klage legte den Schwerpunkt auf die Feststellung, der seinerzeitige Landkauf durch die SCB sei unter falschen Vorspielungen erfolgt (condictio furtiva). Dieser Teil der Klage sei nun aber nach den Vorschriften des Obligationenrechtes zu beurteilen. Und für Klagen aus dem Obligationenrecht sei jedoch das Bundesgericht als letzte Zivilinstanz nicht kompetent. (Es hätte die Klage somit zuerst vor Amts-, Ober- und dann Bundesgericht vorgetragen werden müssen). Das Bundesgericht hob ferner hervor, dass Art. 13 des Eisenbahngesetzes öffentliches Recht des Bundesrates beschlage. Dieser allein wäre befugt, den besagten Artikel auch in die Praxis umzusetzen, d. h. das Land in Altbüron und Grossdietwil versteigern zu lassen. Hiezu habe der Bundesrat bis auf den heutigen Tag jedoch keine Anstalten getroffen. Übrigens, so das Bundesgericht, beziehe sich dieser Artikel wohl nur auf bereits im Betrieb stehende Anlagen; eine solche liege hier aber nicht vor. Somit sei der Artikel 47 des Expropriationsgesetzes ohne Zweifel immer noch in Kraft.

Weiter folgerte das Bundesgericht, dass von allen Klägern allein Jakob Erni (noch lebender Kläger, der dazumal Land zu verkaufen hatte) als einziger zur Klage berechtigt sei. Doch sei auf diese Legitimation kein Gewicht zu legen, weil die Klage jedenfalls abzuweisen sei. Motiviert wird diese Stellungnahme damit, dass die Kläger nicht die Rückgabe der expropriierten Grundstücke im gegenwärtigen Aussehen, sondern nach Beseitigung des Dammes und nach erfolgter Herstellung des Landes in den frühern Zustand verlangten. Das rechtfertigte sich wegen der angeblich täuschenden (bösen) Absichten (mala fide) der Bahn nicht, welche im Sinne der Kläger gar nie bauen wollte. Art. 47 des Expropriationsgesetzes enthalte keine Pflicht des Unternehmers, das betreffende Objekt vor der Rückerstattung in den frühern Zustand zurückzuversetzen, selbst dann nicht, wenn die schlichte Absicht anlässlich der Expropriation bestanden hätte. Die Kläger hätten aber ausdrücklich, auch in der Replik (Gegeneinrede)

ausdrücklich auf diesem Begehren beharrt. Eine Rückgabe des Landes im jetzigen Zustand würde von den Klägern strikte abgelehnt.

Damit aber stiessen sie an die Grenzen der bestehenden gesetzlichen und rechtlichen Möglichkeiten — und verloren den Prozess. (Auszug aus dem Urteil: «Auf die Klage wird, soweit sie nicht auf Art. 47 des Expropriationsgesetzes gestützt wird, wegen Inkompetenz (Nichtzuständigkeit) nicht eingetreten. Im Übrigen wird sie abgewiesen». Die Kläger hatten ausserdem die Kosten zu bezahlen (Urteil vom 20. November 1895).

Das Urteil liess aber doch gewisse Fragen offen. Es waren solche der «Inkompetenz». Worin bestand diese?

Das Bundesgericht konnte und wollte nicht in die Zuständigkeit des Bundesrates wegen der gesetzlich verankerten Versteigerung eingreifen. Hier gingen übrigens die Auffassungen über «Anlage» (gemeint ist die Anlage einer Eisenbahn) auseinander. Musste eine solche fixfertig im Betrieb sein? Oder konnte sie auch angefangen — wie im konkreten Fall — sein? Dieser selber war eben schweizerisch gesehen einzigartig und einmalig. Wohl lagen die Dinge bei der ebenfalls von der SCB begonnenen und fast wie die LWB fallengelassenen Wasserfallen-Bahn äusserlich gleich. Allein hier hatte sich die SCB seinerzeit zum Bau verpflichtet und bei der Aufgabe des Baues mit den Partnern verständigt. Im Falle der LWB, wie das eingangs nachdrücklich betont wurde, hatte die SCB von sich aus die Initiative zum Bau ergriffen. Gewissermassen hatte dabei niemand etwas dreinzureden. Das hatte eine ganz andere Ausgangslage geschaffen, die sich mit ihren Endfolgerungen bis zu diesem Prozess geltend machte. «Inkompetenz» lag aber auch weiter vor, weil, wie das bereits angetönt wurde, für Fragen aus dem Obligationenrecht der Weg über die üblichen Zivilinstanzen einzuschlagen gewesen wäre. Auf gleiche Manier hätte die Klage wegen der Verunstaltung der Gemeinde beurteilt werden müssen. Diese Frage war nach dem «luzernischen Nachbarrecht» zu beurteilen.

Was weiter?

Mit dem bundesgerichtlichen Urteil war wohl ein juristischer Schluss gefällt worden. Doch war das leidige Kapitel damit nicht aus der Welt geschafft, um so mehr als das Urteil einige «weiche» Stellen aufwies. Die unterlegenen Kläger gaben sich somit nicht ganz geschlagen.

Bereits ein Tag nach der Urteilsfällung (21. 11. 1895) schrieb Dr. Beck an Direktor Weissenbach von der SCB, ob die SCB nun nicht geneigt wäre, über die Rückerstattung der Grundstücke in Verhandlungen einzutreten. Er, Dr. Beck, bemerkte dabei, dass sich Dr. Bucher (Anwalt der Beklagten) gemäss Auskunft von Direktor Weissenbach in diesem Sinne geäussert habe. In einem weitern Schreiben (17. 1. 1896) meinte Dr. Beck wörtlich: «Ich halte dafür, dass dies im Interesse beider Partheien gelegen sein dürfte (nämlich miteinander zu verhandeln), indem ein zweiter Prozess vermieden werden könnte».

Wenige Tage nachher liess die SCB verlauten, dass sie zu einer Besprechung bereit sei, um zu vernehmen, ob eine Verständigung möglich sei. Bereits am 1. Februar 1896 traf sich Dr. Beck mit einer Delegation der SCB in Olten. Dabei drehte sich das Gespräch nicht zuletzt darum, unter welchen Bedingungen die auf dem Bahngelände haftenden Grundlasten (Strassen, Fahrrechte und etliche Brunnenleitungen unter dem Bahndamm) von den Landerwerbern übernommen würden.

Indirekt vernehmen wir einige Monate später, dass damals seitens der SCB eine gütliche Überwindung verfügt worden war. Doch wird gleichzeitig vermerkt, dass die an Dr. Beck gemachte Offerte (7. 2. 1896) unbeantwortet geblieben sei. Offenbar waren seine Klienten damit nicht einverstanden. Denn am 12. 5. 1896 gelangte Dr. Beck mit einer grössern Eingabe an den luzernischen Regierungsrat, in der alle wesentlichen Punkte, welche diesen Bahnbau, insbesondere die negativen Aspekte beinhalteten, aufgerollt wurden. Nachdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass die nach dem 1. Februar 1876 für die LWB unternommenen Anstrengungen nicht ernst gemeint sein konnten. (Nach dem sogenannten Pariser Anleihensvertrag, gültig vom 1. 2. 1876, war der SCB untersagt worden, an der LWB weiterzubauen). Trotzdem hätte aber das Bundesgericht die eingereichte Klage zur Hauptsache abgewiesen. Im Prozess sei von der SCB wiederholt betont worden, dass sie die vorhandene Anlage zwecks Versteigerung im Sinne des Art. 13 des Eisenbahngesetzes zur Verfügung des Bundesrates halte. Das Bundesgericht habe sich hierüber aber nicht bestimmt ausgesprochen, wohl in der Meinung, den zu fällenden Entscheid unpräjudiziert (ohne vorgefasste Meinung) dem Bundesrate zu überlassen. Sodann schien Dr. Beck ferner von Bedeutung zu sein, dass auch das Bundesgericht in Punkt 2 des Urteils die gleiche Ansicht wie die Kläger vertreten habe. Und diese Auffassung gipfelte darin, dass nach Art. 13 des Eisenbahngesetzes die Forderung nach einer Versteigerung nicht als ein individuelles Privatrecht, sondern als ein öffentliches Recht aufgefasst werde; mit andern Worten: nur die zuständige Behörde habe das Recht, die Versteigerung des strittigen Bahnlandes zu verlangen. Konkret ersuchte denn auch Dr. Beck den Regierungsrat, «er wolle in seiner Eigenschaft als Vertreter des Kantons Luzern mithin auch der geschädigten Landesgegend auf eine gerechte und billige Erledigung der Angelegenheit Bedacht nehmen».

Gewisser Schwierigkeiten, die sich damit verbanden, war sich der Fürsprecher wohl bewusst. Insbesondere war der schon mehrmals zitierte Art. 13 des Eisenbahngesetzes so lapidar gefasst, dass seine Auslegung in der Praxis zu verschiedener Auffassung führen konnte. Mit äusserstem Nachdruck verfocht aber der Anwalt den Standpunkt, dass das ehedem expropriierte Land, nachdem darauf das öffentliche Werk nicht erstellt worden war, auf die Dauer nicht dem Verkehr entzogen werden dürfte und deshalb zurückzugeben sei. Um dies richtig zu erreichen, seien die

Steigerungsbedingungen richtig anzusetzen. So sei zuallererst die SCB von der Steigerung auszuschliessen. Das geschehe am besten dadurch, indem das Land parzellenweise versteigert werde, ansonsten Strohmänner der SCB das Angestrebte leicht umgehen könnten.

Die Luzerner Regierung leitete das in diesem Sinn formulierte Gesuch beinahe postwendend mit der nötigen Schützenhilfe an den Bundesrat weiter. Das zuständige Post- und Eisenbahndepartement überwies nun das Gesuch zur Mitäusserung an die SCB. Doch wurde gleich im Begleitschreiben ausdrücklich vermerkt, dass die von den Petenten angeführten Übelstände tatsächlich nach Abhilfe verlangten. Am besten geschähe dies durch eine gütliche Übereinkunft mit den Interessenten.

Die SCB war aber anderer Meinung, wie die Rückäusserung vom 9. 10. 1896 deutlich verriet. Im wesentlichen wurde darin ausgeführt, dass den Petenten überhaupt kein Privatrecht zustehe, Art. 13 des Eisenbahngesetzes anzurufen. Hier gehe es einzig und allein um ein öffentliches Recht, das lediglich dem Bundesrat zukomme. Ferner könnten die Reklamanten keinen Schadenanspruch geltend machen, weil ihnen anlässlich der Enteignung des Landes auch alle damit verbundenen Nachteile im Sinne des Gesetzes abgegolten worden seien. Der «verwahrloste» und im «Zerfall» begriffene Zustand des Bahndammes wurde als «starke Übertreibung» abgetan. Weder könne der Wortlaut noch die sinngemässe Auslegung des Art. 13 angerufen werden. Es genüge hier Art. 47 des Expropriationsgesetzes vollkommen. Davon Gebrauch zu machen, stände aber lediglich einem Einzigen — Jakob Erni — zu, weil er heute noch allein da sei, der seinerzeit persönlich Land abzugeben hatte. Dieser allerdings hätte sich anlässlich des Prozesses mit Recht darauf berufen können, dass man ihm das Land zurückerstattet hätte, wenn nicht weit über das Gesetz hinaus gehende Forderungen gestellt worden wären. Auch einige weitere Punkte des Schreibens sind für die Einstellung der SCB ebenso typisch wie aufschlussreich. Sie stemmte sich vehement gegen eine Versteigerung und erst noch ohne Dabeisein der SCB. Ausserdem wurde betont, dass der fernere Ausbau der LWB nicht wegen der notwendigen finanziellen Mitteln unterblieben sei, sondern weil *«die Unternehmung an der Vollendung kein Interesse mehr hatte»*. Wie nehmen sich da wieder einmal mehr die ab 1. Februar 1876 unternommenen Schritte zugunsten der LWB als groteske Farce aus! Als zweites Argument, und das ist im Zusammenhang mit der Versteigerung das wichtigste, geradezu aktuellste, erwähnt das Schreiben, dass in jüngerer Zeit das Projekt einer Weissenstein-Bahn in greifbare Nähe gerückt sei. Wenn diese aber verwirklicht werde, rücke der Ausbau der Linie Langenthal-Wauwil sofort wieder in den Vordergrund. Dieses Vorhaben werde aber viel eher gefördert, wenn die Anlage in Altbüron usw. ihrer jetzigen Eigentümerin im gegenwärtigen Zustand (status quo) belassen, statt zerstückelt werde.

Schluss in Heft 35/1977