

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 63 (2006)

Artikel: Eine Bahn, die nie zustande kam: Willisau-Nebikon
Autor: Wechsler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718685>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

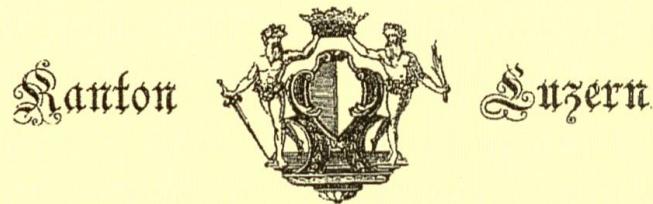
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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



Auszug

aus dem
Verhandlungsprotokoll des Regierungsrates
vom 30. Mai 1902.

Nr. 983. Eisenbahnwesen; Ermächtigung zur Einholung eines Expertengutachtens. Das Aktionskomitee für eine Bahnanbindung Willisau-Nebikon stellt mit Eingabe vom 22. April verfl. das Ansuchen, es möchte der Regierungsrat ein sachmännisches Gutachten einholen über die wirtschaftliche Bedeutung und die vermutlichen Betriebsergebnisse einer normalspurigen Nebenbahn Nebikon-Willisau und deren Einfluß auf die Betriebsergebnisse der Hettwil-Wolhusen-Bahn.

Das Baudepartement beantragt, dem Ansuchen zu entsprechen und mit der Ausarbeitung des gewünschten Gutachtens Hrn. Ingenieur J. Hittmann in Bern zu betrauen, der auch die Gutachten über die Surenthalbahn und die Eisenbahnprojekte Sursee-Willisau und Nebikon-Küsswil-Emmenbrücke geliefert hatte.

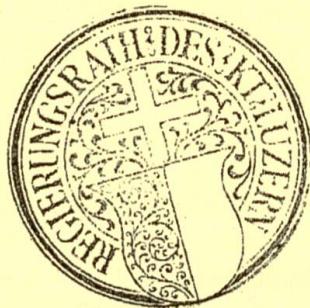
Hierauf hat der Regierungsrat erkannt:

Der Antrag des Baudepartementes sei genehm gehalten, was demselben zur weiteren Anordnung unter Altenrückschluß mitzuteilen ist.

Für getreuen Auszug,

Der Staatschreiber:

Sigefur



Eine Bahn, die nie zustande kam: Willisau–Nebikon

Hans Wechsler

In der Schweiz hielt das Eisenbahnzeitalter am 15. Juni 1844 Einzug, als Basel den Anschluss an die französische Eisenbahn von Strassburg her fand. Die erste Schweizer Bahn wurde am 7. August 1847 zwischen Zürich und Baden eröffnet («Spanisch-Brötli-Bahn»). Von 1870 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 herrschte zeitweise ein allgemeines «Eisenbahnfieber». Zahlreiche neue Strecken wurden geplant und gebaut. So war es auch im Kanton Luzern, wo folgende Schienenstränge eröffnet wurden: Centralbahn Olten–Emmenbrücke 1856; Zürich–Luzern–Bahn 1864; Bern–Luzern–Bahn 1875; Seetalbahn 1883; Kriens–Luzern–Bahn 1886; Brünnigbahn 1888; Huttwil–Wolhusen–Bahn 1895; Strecke Luzern–Immensee 1897; Reinach–Münster–Bahn 1906; Sursee–Triengen–Bahn 1912.

Willisau sucht den Anschluss nach Norden

Willisau als Amtshauptort suchte schon recht früh den Eisenbahnanschluss durchs Wiggertal Richtung Olten. Vor allem die Station Nebikon war nach der

Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll des Regierungsrates des Kantons Luzern vom 30. Mai 1902. Der Berner Ingenieur Hittmann wurde darin beauftragt, die wirtschaftliche Bedeutung einer noch zu errichtenden Willisau–Nebikon–Bahn zu studieren.

Eröffnung der Centralbahnstrecke Olten–Emmenbrücke im Visier der Hinterländer. Sie sollte den Willisauern als Anschlussstation dienen. Mehrere Versuche scheiterten aber.

1860 war es die Idee einer Pferdebahn von Wolhusen über Willisau nach Nebikon beziehungsweise Wauwil, die nicht realisiert wurde. Der Gedanke, eine Pferdebahn zu bauen, verschwand bald; an seine Stelle trat eine Strassenbahn. Ein Eisenbahnkomitee Willisau und Umgebung reichte ein Konzessionsgesuch für die ganze Strecke von Wolhusen über Willisau nach Nebikon ein. Am 6. Dezember 1870 entsprach der Grosse Rat diesem Gesuch für eine «Locomotiv-Bahn II. Klasse». Sie war als Strassenbahn vorgesehen. Voraussichtliche Kosten: eine halbe Million Franken. Der Kanton Luzern war bereit, Aktien im Wert von 150 000 Franken zu übernehmen. Willisau-Stadt sollte der Sitz der zu gründenden Gesellschaft sein. Rentabilitätsberechnungen zeigten aber bald, dass die voraussichtlichen Betriebskosten zu hoch sein würden. Ein billigeres Projekt sah 1873/74 den Bau einer Schmalspurbahn von einem Meter Spurbreite für den Anschluss an die Schweizerische Centralbahn (SCB) in Nebikon vor. Doch auch die Idee, eine Strassenbahn zu bauen, fand keine Verwirklichung.

Anfang der Achtzigerjahre des vorletzten Jahrhunderts schien aber die Sache noch einmal ins Rollen zu kommen. Am

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Willisau nach Nebikon.

(Vom 20. Dezember 1912.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees vom 25. Januar 1912;
 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. November 1912,
- beschliesst:

Einem durch die Herren A. Bühler, Kaufmann in Willisau, Nationalrat Anton Erni in Altishofen, Grossrat J. Galliker in Willisau und Dr. J. Grüter, Tierarzt in Willisau, vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer normalspurbahn von Willisau nach Nebikon unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Willisau.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Am 20. Dezember 1912 erteilte der Bund dem Willisauer Eisenbahnkomitee die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Normalspurbahn von Willisau nach Nebikon.

13. Februar 1882 erteilte nämlich der Luzerner Regierungsrat dem Ingenieur Buri in Basel den Auftrag, Rentabilitätsberechnungen für eine Strassenbahn Nebikon–Willisau zu machen, und er erweiterte diese Anweisung am 8. März des gleichen Jahres mit dem Zusatz, auch die technische Seite eines Bahnprojektes zu prüfen. Im Weiteren sei in einem Gutachten ebenfalls die Fortsetzung der Bahn von Willisau nach Wolhusen ins Auge zu fassen. Eine Projektbearbeitung erfolgte offenbar nicht; jedenfalls sind im Staatsarchiv Luzern keine entsprechenden Akten vorhanden.

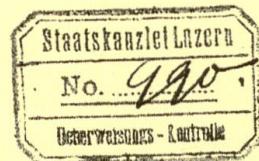
Sursee–Willisau-Bahn gescheitert

Auch nach der Eröffnung der Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB) 1895 erlahmten die Bemühungen der Willisauer nicht, eine kürzere Verbindung von Willisau nach Olten und Basel zu verwirklichen. Ein im Surental gebildetes Komitee sah vor, Sursee und Willisau mit einer Eisenbahn zu verbinden. Am 29. Juni 1899 erteilte der Bund die Konzession für das Projekt Sursee–Willisau. Sursee wurde als Sitz für die noch zu bildende Aktiengesellschaft vorgesehen. Das Projekt wurde nie realisiert. Zur gleichen Zeit, als sich ein Komitee für eine Sursee–Willisau-Bahn stark machte, setzten sich die beiden Gemeinden Buttisholz und Ruswil für den Bau einer Rottalbahn ein. Am 28. Mai

1899 erstellte Ingenieur Franz-Xaver Peter, Winterthur, ein Gutachten über die Rentabilität einer möglichen Rottalbahn (Nebikon–Ruswil–Emmenbrücke). Er verglich dabei das Projekt Sursee–Willisau mit dem Projekt der Rottalbahn und schrieb: *„In einer Konkurrenzengabe an den hohen Grossen Rat gegen das Projekt der Erstellung der Rottalbahn, welches Projekt ja vor dem andern Sursee–Willisau studiert wurde, wird unter anderem bemerkt in der Konzessionseingabe an den hohen Bundesrat: Durch das Projekt respektive die Erstellung der Sursee–Willisau-Bahn möchte eine ungesunde Eisenbahnpolitik im Kanton Luzern unterdrückt werden, folge dessen wäre die Konzessionserteilung an die Rottalbahn zu verweigern.“* Die Rottalbahn wurde nie gebaut. Stattdessen tauchte das Projekt einer normaligen Querbahn Sursee–Ettiswil–Ruswil–Wolhusen auf. Verfasst wurden die Pläne 1912 von der Bahnindustrie AG Hannover, Zweigbüro München. In diesem Projekt wurde auf einen Anschluss in Ettiswil nach Willisau Rücksicht genommen. Auch diese Rottalbahnvariante kam nicht zustande. Der Erste Weltkrieg zerstörte alle Bahnbauhoffnungen. An Stelle der Bahn trat 1918 die neu gegründete Automobilgesellschaft Rottal AG, welche seither auf den drei Linien Ettiswil–Grosswangen–Buttisholz–Ruswil–Hellbühl–Emmen–Luzern, Sursee–Oberkirch–Nottwil–Buttisholz–Ruswil–Wolhusen und Willisau–Ettiswil–

Lamst
27.VI
13.

O.



Einladung

an die lokale Regierung des Kantons Zug

zur Delegierten- und Volks-Versammlung

betreffend die Erstellung einer Normalspurbahn von Willisau nach Nebikon
auf Sonntag den 13. Juli 1913, nachmittags 3½ Uhr
im Saale des Gasthofes zum Mohren in Willisau.

Traktanden:

1. Bericht des Initiativkomitees.
2. Vorlage der Konzession und technischer Bericht.
3. Wahl eines Aktionskomitees.
4. Finanzplan.
5. Verschiedenes.

Die Bestrebungen nach einer Bahnverbindung Willisau-Nebikon sind schon alt, mit Unterbrechungen dauern sie schon mehr als ein halbes Jahrhundert. Zu den ursprünglichen Beweggründen sind viele neue Gesichtspunkte hinzu gekommen.

Eine völlige Umgestaltung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse bedingt eine große, immer größer werdende Zufuhr von Materialien aller Art vom Auslande her. Basel ist das Haupteingangstor und wird durch die Verbesserung der Rheinschiff-Fahrt in dieser Hinsicht immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Für uns handelt es sich im vorliegenden Falle darum, auf dem kürzesten Wege von Basel die notwendigen Waren billiger einzuführen und unsere Bodenerzeugnisse besser abzusetzen. Das bedeutet eine gewaltige Hebung unseres wirtschaftlichen Lebens.

Nur ein großer Güterverkehr sichert die Selbsterhaltung und Rentabilität einer Bahn-anlage und dieser günstige Hauptfaktor liegt bei unserem Unternehmen klar zu Tage. Auch eine Verbesserung des Personenverkehrs zwischen den benachbarten Tälern wird hoch einzuschätzen sein.

Speziell darf hervorgehoben werden, daß es für das untere Wiggertal ein Bedürfnis ist, schnell und billig an den Amts- und Gerichtshauptort zu gelangen und daß die gleiche Gegend mit gut entwickelter Industrie und Gewerbe großes Interesse daran hat, mit ihren Absatzgebieten in guter Verbindung zu sein.

Am Freitag Abend 12.7.13 aufzutun dass anhend bei der Versammlung teilnehmen *Ritter*

Um das geplante Eisenbahnbauvorhaben in der Öffentlichkeit bekannt zu machen, fand am 13. Juli 1913 im Willisauer Gasthof zum Mohren eine «Delegierten- und Volks-Versammlung» statt. Wie die abgebildete Kopie beweist, war auch die Regierung eingeladen worden.

Kottwil–Mauensee–Sursee die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr sicherstellt.

Die Willisauer geben nicht auf

Trotz aller Hindernisse und Fehlschläge gaben die Willisauer die Absicht, eine Eisenbahn nach Nebikon zu bauen, nicht auf. Um 1902 bildete sich im Städtchen an der Enziwigger ein vorwiegend liberales Aktionskomitee für die Bahnverbindung Willisau–Nebikon. Es reichte am 22. April 1902 ein Gesuch an den Regierungsrat des Kantons Luzern ein. Der Rat wurde darin gebeten, ein *fachmännisches Gutachten einzuholen über die wirtschaftliche Bedeutung und die vermutlichen Betriebsergebnisse einer normalspurigen Nebenbahn Nebikon–Willisau und deren Einfluss auf die Betriebsergebnisse der Hettwil–Wolhusen-Bahn*. Ausgearbeitet wurde das Gutachten durch Ingenieur J. Hittmann in Bern. Das Gesuch an den Regierungsrat haben folgende Personen unterschrieben: Präsident Hochstrasser, Nationalrat; Aktuar Steiner, Postverwalter; E. Kneubühler, Apotheker; H. Feller, Tierarzt; A. Erni, Grossrat. (Die letzte Unterschrift ist unleserlich, eventuell Ferdinand Steiner, Malters.)

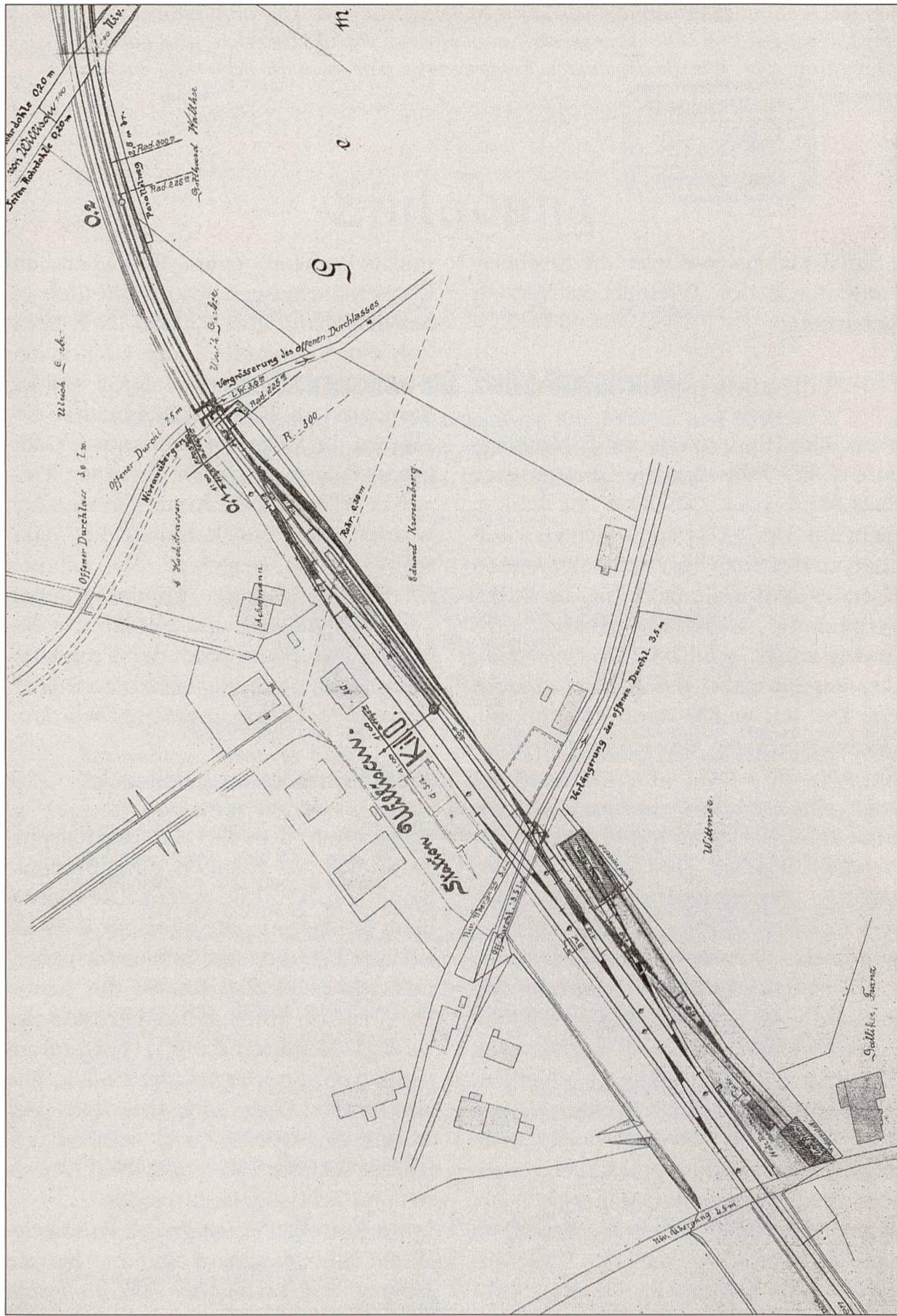
Neun Jahre lang schien die Sache im Sand verlaufen zu sein, bis der Verkehrsverein Willisau im Oktober 1911 wieder die Initiative ergriff. Am 25. Januar 1912 reichte dann ein Willisauer

Initiativkomitee beim Bundesrat ein Konzessionsgesuch für den Betrieb einer Eisenbahn von Willisau nach Nebikon ein. Treibende Kräfte im Komitee waren folgende Herren: Adolf Bühler, Kaufmann in Willisau; Nationalrat Anton Erni in Altishofen; Grossrat J. Galliker in Willisau-Land; Dr. J. Grüter, Tierarzt in Willisau. Zum Konzessionsgesuch wurden zwei Streckenpläne im Massstab 1:25 000 beigelegt. Sie nahmen zwei verschiedene Linienführungen zwischen Willisau und Nebikon in Betracht. Die Pläne und der Projektbeschrieb waren vom Ingenieurbüro Sonderegger in St. Gallen angefertigt worden.

8,2 Kilometer lange Strecke

Vorgesehen war für die Normalspurbahn Willisau–Nebikon eine Betriebslänge von 8,26 Kilometern. Die eigentliche Baulänge sollte aber nur 7,25 Kilometer betragen, weil beim Ausgangspunkt Willisau das Trassee der neuen Bahn mit dem bereits bestehenden der Hettwil–Wolhusen-Bahn (HWB) auf einer kurzen Strecke zusammenfällt. Die Linie sollte über Alberswil links der Wigger gegen Schötz und Nebikon verlaufen. Bahnstationen sollten in Alberswil und Schötz gebaut werden.

Im technischen Bericht wird zum möglichen Streckenverlauf eine interessante Variante vorgeschlagen: *Mit Rücksicht auf die Bestrebungen der Interessenten des Rottalbahnprojektes (Sursee–Ettis-*



Plan der Stationsanlage Willisau (Kopie aus dem Staatsarchiv Luzern).

wil–Ruswil–Wolhusen) wurde eine mögliche Variante ins Auge gefasst, um eventuell auf dem Felde in Ettiswil den Anschluss an die Rottalbahn (RTB) zu finden. Da aber einerseits die RTB aus dem Stadium des Projektes nicht herausgetreten und deren Trassee nicht als definitives bezeichnet werden kann, anderseits weder das Komitee für die RTB noch die Gemeinde Ettiswil zu dieser Variante Stellung genommen haben, sehen wir uns vorläufig nicht veranlasst, vom ursprünglichen Projekt abzugehen, schon der finanziellen Konsequenzen wegen.“

Konzession am 20. Dezember 1912 erteilt

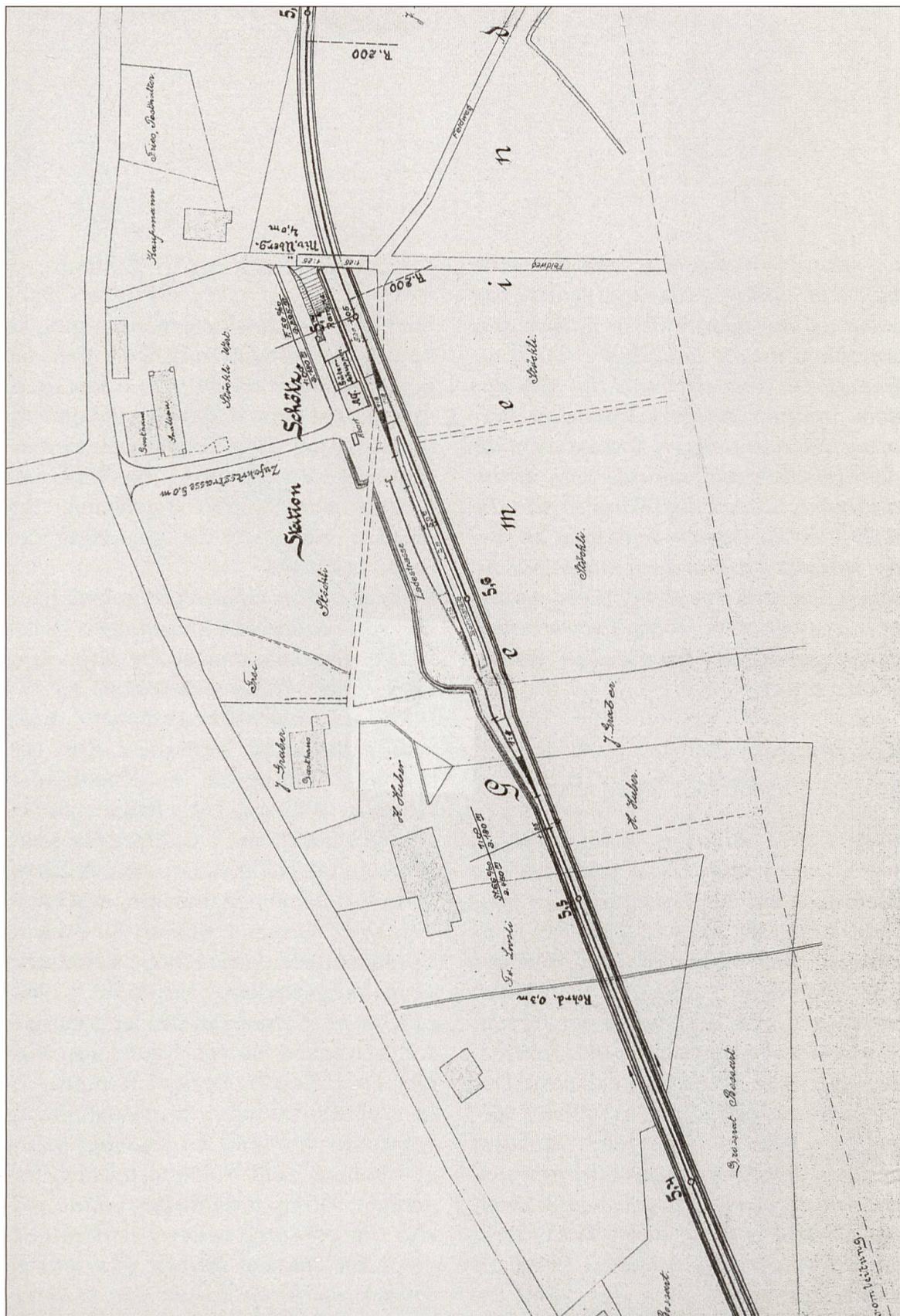
Nach Einreichung des Konzessionsgesuches im Januar 1912 arbeitete der Bundesrat am 12. November des gleichen Jahres die Botschaft für die Konzession einer Eisenbahn von Willisau nach Nebikon zuhanden des Parlaments aus. Am 20. Dezember erteilte die Bundesversammlung die Konzession. Sie sollte achtzig Jahre dauern. Der Sitz der Gesellschaft war in Willisau vorgesehen. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder des weiteren Ausschusses musste aus Schweizer Bürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Ebenfalls wurde festgelegt, dass das Strecken- und Stationspersonal schweizerischer Nationalität sein sollte.

Volksversammlung in Willisau

Nach der Konzessionserteilung ging es nun darum, die Öffentlichkeit über das geplante Bahnvorhaben zu orientieren. Aus diesem Grunde wurde am Sonntag, dem 13. Juli 1913, eine «Delegierten- und Volks-Versammlung» im Willisauer Gasthof zum Mohren abgehalten. Ein geladen war auch die Regierung des Kantons Luzern.

Eingeladen zur Volksversammlung hatte das vorwiegend aus Freisinnigen bestehende Aktionskomitee zur Gründung einer Bahn Willisau–Nebikon. Es bestand aus folgenden Personen: Adolf Bühler, Präsident, Willisau; U. Erni, Nationalrat, Altishofen; F. Kneubühler, Grossrat, Willisau; J. U. Balmer, Nationalrat, Schüpfheim; J. Galliker, Grossrat, Willisau; Ed. Häfliiger, Grossrat, Willisau; J. Hodel, Gemeindeammann, Alberswil; F. J. Lang, Grossrat, Schötz; K. Bossart, Gemeindepräsident, Schötz; J. Imbach, Gemeindepräsident, Nebikon; J. Wißprächtiger, Gemeindepräsident, Hergiswil; Ferdinand Steiner, Kaufmann, Malters; Dr. F. Grüter, Tierarzt, Willisau.

In der Einladung zur Versammlung wurde der Sinn und Zweck einer Bahnverbindung nach Nebikon mit den folgenden Sätzen festgehalten: *«Eine völ- lige Umgestaltung unserer wirtschaftli- chen Verhältnisse bedingt eine immer grösser werdende Zufuhr von Materi- alien aller Art vom Auslande her. Basel ist das Haupteingangstor und wird durch*



Plan der Stationsanlage Schötz (Kopie aus dem Staatsarchiv Luzern).

die Verbesserung der Rheinschiffahrt in dieser Hinsicht immer mehr an Bedeutung gewinnen. Für uns handelt es sich im vorliegenden Falle darum, auf dem kürzesten Wege von Basel die notwendigen Waren billiger einzuführen und unsere Bodenerzeugnisse besser abzusetzen. Nur ein grosser Güterverkehr sichert die Selbsterhaltung und Rentabilität einer Bahnanlage, und dieser günstige Hauptfaktor liegt bei unserem Unternehmen klar zu Tage. Auch eine Verbesserung des Personenverkehrs zwischen den benachbarten Tälern wird hoch einzuschätzen sein. Speziell darf hervorgehoben werden, dass es für das untere Wiggertal ein Bedürfnis ist, schnell und billig an den Amts- und Gerichtshauptort Willisau zu gelangen.“

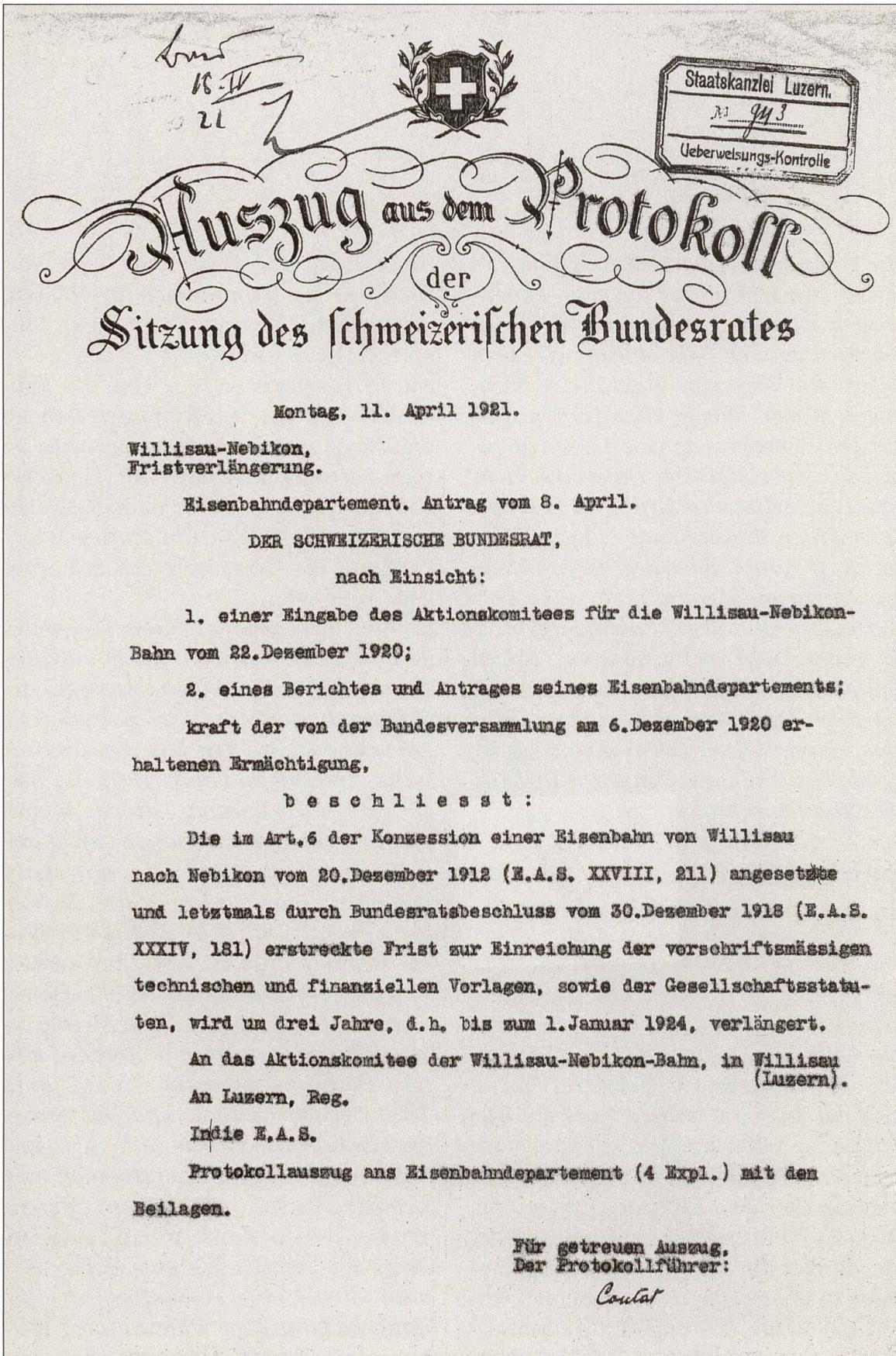
Subventionsgesuche an Kanton und Gemeinden

Die Bahnkonzession zu erhalten, war relativ einfach. Schwieriger gestaltete sich die Finanzierung. Vorgesehen war die Gründung einer Aktiengesellschaft. Die veranschlagten Baukosten beliefen sich auf fast eine Million Franken. Das Willisauer Bahnaktionskomitee schrieb daher im September 1913 an die Gemeinderäte des Einzugsgebietes der Willisau–Nebikon-Bahn mit der Bitte, die Bürger für die Bahnhsubventionierung zu überzeugen. Unterzeichnet waren die Briefe des engeren Aktionskomitees vom Präsidenten Adolf Bühler,

Amtsrichter und Kaufmann, vom Verstandhaus am Bahnhofplatz in Willisau, sowie dem Aktionskomiteeaktuar, Fürsprech L. Hochstrasser.

Am 1. November 1913 reichte das Aktionskomitee ein Subventionsgesuch an den Regierungsrat beziehungsweise an den Grossen Rat ein. Die Gesuchssumme betrug 400 000 Franken. In diesem Gesuch wurde ein kurzer Rückblick auf die Geschichte des Bahnprojektes geworfen.

Im Brief steht unter anderem Folgendes geschrieben: «Wenn wir die Eisenbahnbestrebungen des Hinterlandes und des Wiggertals verfolgen, so müssen wir zurückgeben auf den Bau der Centralbahn. Es war im Jahre 1852, als der Grosser Rat des Kantons Luzern, damals für Eisenbahnkonzessionen im Kanton gebiet noch zuständig, auf einen Beschluss, nach welchem das Trassee der Centralbahn über Nebikon–Willisau–Wolhusen führen sollte, zurückkam und die Linie über Sursee wählte. Damit war das vom grossen Verkehr abgelegene Hinterland um eine wohlberechtigte Hoffnung gebracht. Als im Jahre 1887 der Oberaargau und das Unteremmenthal durch den Bau der Linie Langenthal–Huttwil miteinander verbunden wurden, regte sich im angrenzenden Teil des Kantons Luzern neuerdings das Interesse für eine Bahn, und man strebte eine Fortsetzung der genannten Linie über Willisau nach Wolhusen an. Am 18. Mai 1891 ging dem



Am 11. April 1921 verlängerte der Bundesrat die Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Gesellschaftsstatuten um drei Jahre bis zum 1. Januar 1924. Das Willisauer Eisenbahnaktionskomitee hat die verlangten Dokumente nie nach Bern geschickt.

hoben Grossen Rat von Luzern ein Subventionsgesuch an die so genannte Hinterländerbahn zu für eine Aktienbeteiligung von einer Million Franken, welchem Gesuche der Grosse Rat in der Folge entsprochen hat. Das Unternehmen konnte so realisiert werden, und seit 1895 ist die Bahn in Betrieb. Wenn die Huttwil–Wolhusen-Bahn die erste und einzige Schienenverbindung des Hinterlandes überhaupt ist und daher ebenso erstrebenswert als volkswirtschaftlich vorteilhaft war, so muss doch gesagt werden, dass damit den Verkehrsbedürfnissen des Hinterlandes und des unteren Teiles des Amtes Willisau nicht Genüge getan war. Der Anschluss an die grosse Verkehrslinie, welche vom Rhein über Basel nach dem Gotthard leitet, fehlt. Die kürzeste Bahnverbindung mit Olten und Basel geht über den weiten Umweg Huttwil–Langenthal, und so entbehren grosse Teile der Ämter Willisau und Entlebuch einer direkten Verbindung mit dem schweizerischen Haupthandelsplatz Basel.“

950 000 Franken Baukapital

Der ausgearbeitete Finanzplan erforderte ein Baukapital von 950 000 Franken. Einzubringen war es in eine noch zu gründende Aktiengesellschaft. Die Inhaberaktien sahen einen nominellen Wert von 500 Franken vor. Bei der Ausmittlung der einzelnen Gemeinde-

beiträge wurde auf das Steuerkapital Rücksicht genommen. Acht Gemeinden bewilligten zusammen einen Beitrag 235 000 Franken (Willisau-Stadt, Willisau-Land, Alberswil, Schötz, Nebikon, Menznau, Hergiswil und Altishofen). Private Subskriptionen ergaben 62 000 Franken. Der Finanzplan sah zudem eine Aktienbeteiligung des Kantons in der Höhe von 400 000 Franken vor.

HWB contra WNB

Auch die Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB) wurde um finanzielle Beteiligung angegangen. Es wurde nämlich darauf hingewiesen, dass nach dem Bau der Willisau–Nebikon-Bahn (WNB) die Teilstrecke Willisau–Wolhusen stärker frequentiert würde und so das Betriebsergebnis der HWB positiv beeinflusse. Die Direktion der HWB hatte durch einen Fachmann ein Gutachten ausarbeiten lassen, das die finanziellen Folgen der WNB für die HWB beleuchtet sollte.

Das Aktionskomitee der Willisau–Nebikon-Bahn hatte seinerseits vom Tarifbeamten der einige Jahre zuvor gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Robert Leuenberger, ebenfalls ein Gutachten ausarbeiten lassen, um den Einfluss der WNB auf die HWB aufzuzeigen. Offenbar kamen die beiden Gutachter nicht zum gleichen Ergebnis. In einem Brief vom 5. Juni 1914 des Willisauer Advokaten L. Hochstrasser an

den HWB-Verwaltungsrat Barth kamen erste Unstimmigkeiten zu Tage. Hochstrasser schrieb im Brief unter anderem: *«Herr Regierungsrat Schumacher hat früher selbst erklärt, die HWB werde durch die WNB gewinnen und es ist ein verwerfliches Manöver, wenn man, um gegen die neue Verkehrslinie Stimmung zu machen, in der Botschaft des Regierungsrates ein Defizit herausrechnet.»* Barth konterte Hochstrassers Brief mit der Bemerkung: *«Ich selbst bin nicht stark begeistert für die projektierte Linie Nebikon–Willisau.»* Spielte da der Konkurrenzneid eine Rolle?

Opposition aus dem Rottal und Sursee

Das Bahnprojekt Willisau–Nebikon wurde bald bekämpft. Widerstand entstand in Sursee sowie in den Rottaler Gemeinden Grosswangen, Buttisholz und Ruswil, wo die geplante Sursee–Ettiswil–Ruswil–Wolhusen-Bahn (zweites Rottalbahnprojekt) ebenfalls auf ihre Verwirklichung wartete. Deutlich wurde das ausgedrückt in einem Protestschreiben der Konservativen Partei der drei Rottaler Gemeinden an die konservativen Regierungsräte des Kantons Luzern im Februar 1913. Zitiert wurde im Brief Regierungsrat Felix von Schumacher, *«der vor zirka vier Jahren anlässlich einer Interessenversammlung in Sursee die Richtlinien der luzernischen Eisenbahnpolitik entwickelt und dabei aus-*

drücklich betont hat, dass der Verbindung Sursee–Ettiswil–Ruswil–Wolhusen nach Erbauung der Surentalbahn die Priorität zukomme». Den andern derzeitigen Projekten, speziell der Linie Willisau–Nebikon, seien die Bedeutung und die Vorzüge einer eigentlichen luzernisch-kantonalen Bahn abzusprechen.

Aus der Opposition des Rottals und Sursees entstand ein Streit, der auch in den Zeitungen seinen Niederschlag fand. So nimmt etwa das freisinnige «Luzerner Tagblatt» in seiner Ausgabe vom 7. Juni 1914 unter der Überschrift «Luzernische Nebenbahnen» deutlich Stellung für die WNB. Der Verfasser des Zeitungsartikels, wahrscheinlich Adolf Bühler von Willisau, geht nach dem Gutachterstreit und den verschiedenen Kostenberechnungen auf die Vorzüge der Willisau–Nebikon-Bahn ein. Er schreibt unter anderem: *«Es ist nun schon zu oft offiziell in den Tagesblättern darauf hingewiesen worden, welch grosse Frachtermässigung und welche Erleichterungen im Personenverkehr eine Normalbahn Willisau–Nebikon den Ämtern Willisau und Entlebuch und ihren Einzugsgebieten bringt, dass es nötig wäre, noch einmal näher darauf einzutreten. Die Bevölkerung des ganzen Amtes Willisau, zum grossen Teil auch des Entlebuches und weiterer Gebiete, ist für die neue Linie sehr eingenommen und sieht mit grossem Interesse dem Zustandekommen derselben entgegen.»*

Keine Freude an der geplanten WNB hatte man in Sursee. So veröffentlichte etwa das konservative Surseer Parteidorgan «Luzerner Landbote» am 26. Juni 1914 einen Beitrag zum Bahnstreit. Der Titel des Zeitungsartikels lautete: «Hie Rottal, hie Willisau–Nebikon». Der Verfasser geht dabei ganz scharf zu Werk, wenn er zum Beispiel schreibt: «*Verwöhntere und begehrlichere Landeskinder als gewisse Leute in Willisau besitzt Mutter Luzerna gewiss nicht. Stolz wie die Spanier verkünden sie in die Welt hinaus, die interessierten Kreise mögen sich mit der Tatsache abfinden, dass das Projekt Nebikon–Willisau in jedem Fall zur Ausführung gelangt.*» Der Verfasser prangert dabei den Egoismus und den Interessenhunger der Willisauer an und wirft ihnen vor, sie seien unzufrieden, weil es dem Rottal nicht einfällt, zu Gunsten von Willisau–Nebikon auf seine vitalsten, wirtschaftlichen Interessen zu verzichten.

Auch die parteipolitische Auseinandersetzung zwischen den Liberalen und den Konservativen kommt im «Landboten» zur Sprache. So steht etwa im tendenziösen Korrespondentenbericht: «*Mit den sehr nützlichen Privatinteressen verquickt sich ein arrogantes, politisches Strebertum, das durch den Nimbus der volkswirtschaftlichen Bestrebungen den Kothurn politischer Grösse erreichen möchte, weil anderweitige Verdienste als etwa die um den Jungfreisinn noch viel zu wenig wirksam*

sind und weil die Trauben für diese politische Spezies noch viel zu hoch gehängt sind. Es ist unleugbar, dass es diesen wenigen Zunächst-Interessierten gelungen ist, einen grösseren Kreis der Sache sonst Fernstehender und Abgeneigter in die Bewegung herein zu ziehen. Es ist ein offenes Geheimnis, dass die allermeisten Geschäftsleute von Willisau-Stadt einem neuen Bahnprojekte entschieden und zum vornherein abgeneigt waren. Da galt es, eine künstliche Wache zu inszenieren, um die Leute zu ködern und für das neue Projekt zu begeistern. Und der Popanz, der die Leute zu Paaren treiben sollte, wurde glücklich gefunden in der Rottalbahn. Fortan gab es für Willisau und das ganze Hinterland keine Gefahr, kein Unglück und keinen Böölima mehr als nur die Rottalbahn. Sie wurde zum Schrecken für die kleinen Buben, wie zum obligaten Kaffee-Jass-Angriffsobjekt der Honorationen sowohl als der Stubeli-Höckeler. Das gespensterhafte Willisauer Stadt-Tier an der rasselnden Kette hat niemals grösseren Schrecken bewirkt als die Rottalbahn.»

Keine Unterstützung des Kantons

Die gegenseitige Bekämpfung der Rottalbahn-Anhänger und der Willisau–Nebikon-Bahn-Verfechter lohnte sich nicht. Am 6. Mai 1914 lehnte die Regierung eine Staatsbeteiligung am Bau der

nomalspurigen Eisenbahn Sursee–Wolhusen und das Subventionsgesuch für die ebenfalls normalspurige Eisenbahn Willisau–Nebikon ab. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 machte zudem dem Eisenbahnbau einen Strich durch die Rechnung.

Zwar gab es nach dem Krieg Bestrebungen, die Willisau–Nebikon-Bahn zu bauen, doch die dazu erforderlichen technischen und finanziellen Vorlagen sowie die Gesellschaftsstatuten wurden beim Bundesrat nie eingereicht. Viermal erteilte die schweizerische Regierung eine Fristverlängerung: bis 1. Januar 1917, 1. Januar 1919, 1. Januar 1921 und 1. Januar 1924. Das fehlende Geld und zunehmendes Desinteresse liessen das Bauprojekt sterben. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass 1920 die sechs Jahre zuvor von der deutschen Firma Orenstein & Koppel ausgearbeiteten detaillierten Pläne mit Geldern aus dem kantonalen Fonds für Studien über die Eisenbahnprojekte Rottal und Willisau–Nebikon aufgekauft worden waren.

1986 wieder Bahnbaugedanken

Endgültig und ganz gestorben ist die Idee einer Bahnlinie von Willisau nach Nebikon aber nie ganz. 1986 kam sie nochmals aufs Tapet. Die Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) propagierten damals eine Verbindungslinie aus dem Raume Gettnau/Willisau nach Nebikon/Wauwil. Grund dieser erneuten

Bahnbauabsichten war der ständig zunehmende Warenverkehr der beiden Firmen Kronospan AG in Menznau und Makies AG in Gettnau. Die VHB wollte so die Strecke Huttwil–Wolhusen vom Güterverkehr entlasten. Es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die dem Regierungsrat des Kantons Luzern das Projekt einer dieselbetriebenen Güterbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern unterbreitete. Am 25. April 1989 wurde dann auch dieses Projekt beerdigt.

Derzeit wird im Regionalplanungsverband Oberes Wiggertal-Luthertal (OWL) um die Freihaltung eines möglichen Bahntrassees Willisau–Nebikon diskutiert. Sollten diese Diskussionen positiv verlaufen, wird es im Regionalen Richtplan Wiggertal aufgeführt.

Quellen

Zentralbibliothek Luzern: Signatur V.e.280.

Staatsarchiv Luzern, AKT 410D/532–558.

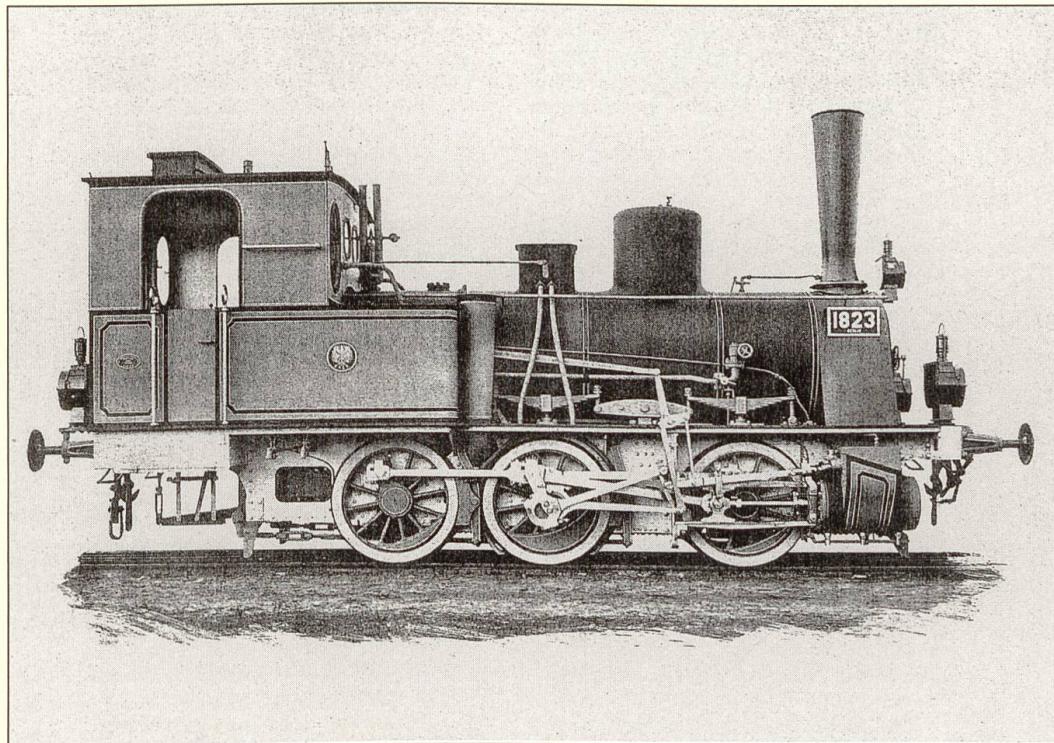
Marti, Hans: Projekt einer Pferdebahn Wolhusen–Willisau–Wauwil/Nebikon, Heimatkunde des Wiggertals. 1992.

Waldis, Alfred / Zumbühl, Daniel: Wie die Eisenbahn nach Luzern kam, Comenius Verlag, Hitzkirch. 1997.

Adresse des Autors:
Hans Wechsler
Gartenweg 4
6030 Ebikon

Blatt 15.

Aktiengesellschaft für Feld- u. Kleinbahnenbedarf vorm. Orenstein & Koppel
Berlin * Drewitz.



250 HP, $\frac{2}{3}$ gek., 1435 mm Spur für Kohlenfeuerung.

Cylinderdurchm.	380 mm	Heizfläche	66,7 qm	Raum f. Wasser	4000 ltr.
Kolbenhub	550 "	Rostfläche	1,3 "	" f. Brennmaterial	1260 "
Raddurchm.	1100 "	Zugkraft	3675 kg	Gewicht, leer	ca. 24,5 to.
Radstand	3000 "	Dampfdruck	12 " p. cm	" i. Dienst	ca. 32 "

1914 erarbeitete die deutsche Firma Orenstein & Koppel detaillierte Pläne zum Bau der Eisenbahnlinie Willisau–Nebikon. Geplant war auch, die abgebildete 250 PS starke Dampflokomotive auf der neuen Strecke einzusetzen.