Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal

Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal

Band: 35 (1977)

Artikel: Vor hundert Jahren : Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken [Fortsetzung und Schluss]

Autor: Marti, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718376

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: 14.07.2025

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

Vor hundert Jahren: Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken

Hans Marti

2. Fortsetzung — Schluss

Wie scheinheilig und heuchlerisch gab sich da die SCB! Ihre angeführten Beweggründe wären in der Tat sehr stichhaltig gewesen, wenn, ja wenn es die SCB ehrlich gemeint hätte. Doch gerade das Gegenteil war wahr. Für sie war die Bahnanlage immer noch ein gewichtiger Trumpf, um entweder damit eine neuerliche Auflage der LWB zu verunmöglichen oder mindestens das Eigentum in Altbüron usw. so teuer wie nur möglich an die neuen Interessenten zu verkaufen. Was vordem die Fristerstreckungen bewirkten, nämlich mögliche Konkurrenten in Schach zu halten, das sollte nun in Fortsetzung dieser Politik der geschlossene Landbesitz in den Händen der SCB bezwecken. Schliesslich hielten sich die neuen Verfechter einer Langenthal-Wauwil-Bahn genau an die alte einstige Linienführung. Automatisch hätten diese also mit der SCB über den Erwerb der bereits bestehenden Anlage verhandeln müssen. Den geforderten Preis hiefür kann man sich leicht ausdenken. In der Tat trat der Bundesrat auf das Begehren von Johann Bienz und Genossen (Schreiben vom 18. Januar 1898) nicht ein. Warum nicht? Teilte der Bundesrat die von der SCB angeführten Gründe? Waren die Lücken in der Eisenbahngesetzgebung zu gross, um eine Steigerung anzusetzen? Oder begann sich am Vorabend der Verstaatlichung der Eisenbahnen bereits eine neue schweizerische Eisenbahnpolitik abzuzeichnen? Wollte man mit der Ablehnung in «Bern» keine falschen Weichen stellen? All diese Fragen müssen im Letzten unbeantwortet bleiben, weil die Männer, die sich damals massgeblich damit befassten, ihre Absichten hiezu mit ins Grab genommen haben. Jedenfalls — so die Überlieferung — fühlte sich Grossrat Bienz, der sich nachteilig mit diesem Leidenskapitel identifiziert hatte, von der Luzerner Regierung, besonders einem der Regierungsräte «verkauft». Ob zu Recht oder Unrecht? Akten geben hierüber nicht den geringsten Hinweis. Sind aber Akten alles? Es scheint jedoch, dass damals «Bern» und nicht «Luzern» den strittigen Span entschied, obwohl gerade in jenen Jahren der Luzerner Bundesrat Dr. Josef Zemp dem Post- und Eisenbahndepartement vorstand. Ihm kommt übrigens das grosse Verdienst der Verstaatlichung unserer Bahnen zu (Volksabstimmung hierüber am 20. Februar 1898).

Mit der ablehnenden Antwort des Bundesrates hatten sich auch die Kläger in Altbüron und Grossdietwil wohl oder übel abzufinden. Wie überall wuchs auch hier zusehends Gras über die Angelegenheit; dies selbst im besten Sinne des Wortes auf dem Bahndamm und dem sonst noch vom Bahnbau her aufgerissenen Gelände.

Dennoch verwanden die Verlierer ihren Schmerz nicht so bald. Denn die erlebte und geschilderte «Erledigung» dieser eigentlichen Tragödie griff nicht bloss ans Materielle, sondern ebenso sehr an die Seele der Bevölkerung. Sie selber stand ideell in einer Linie mit den Prozessierenden. Doch darüber am Schlusse mehr.

Mit der Verstaatlichung der SCB war auch deren Besitz samt den Akten, welche sich mit der LWB befassen, an die neue SBB übergegangen. Damit begann ein neuer Abschnitt schweizerischer Eisenbahnpolitik. Dennoch währte es verhältnismässig lange, bis man zur Veräusserung des Bahnlandes in Altbüron, Grossdietwil und Ebersecken schritt. Hier wurde es freihändig an Jakob Steinmann, Wirt und Friedensrichter veräussert (12. August 1917). Der andere grössere Rest, jenseits des «Staltenberges», fand an einer Steigerung im «Löwen» zu Grossdietwil (13. März 1919) grösstenteils einen neuen Erwerber. Einige Parzellen wurden freihändig verkauft, ein paar wenige, die beinahe nur Felsen umfassten, kostenlos abgetreten.

Mit diesen Landverkäufen sind zusätzlich einige Sonderheiten verkettet, die spezifisch mit dem einstigen Bahnbau zusammenhängen. So führt auf der Ebersecker Seite, jedoch im Gemeindebann Altbüron liegend, die Gemeindestrasse (Ebersecken-Altbüron) auf etwa 100 Meter Länge durch Steinmanns Bahnland. Der Unterhalt dieses Strassenstückes ist bis heute grundsätzlich dem Landbesitzer überbunden, wird faktisch aber durch die Gemeinde Altbüron besorgt. Eine eingetragene rechtliche Bereinigung ist noch nicht erfolgt. Wem gehört der Tunnel auf der Ebersecker Seite? Landläufig wird angenommen, dass er ohne weiteres mit dem Landkauf durch Steinmann auch an diesen übergegangen sei. Das stimmt nicht. Die rechtliche Lage ist hier nicht eindeutig geklärt. Das Land darum herum und darüber ist wohl im Grundbuch als privater Besitz eingetragen. Vom Tunnel steht jedoch nirgend etwas. Er ist heute sozusagen in niemands Eigentum. Das Eigentum des Tunnels ist in keinem Grundbuch eingetragen, auch in keinem alten Hypothekarprotokoll. Die SBB haben 1951 das jenseitige Tunnelstück an die Wasserversorgung Altbüron verkauft. Daraus kann man unter Umständen schliessen, dass sich die SBB als Besitzerin betrachtet, und sie könnte sich im Verfahren nach Art. 662 ZGB als Besitzerin eintragen lassen. (Mitteilung von Dr. Ed. Wiprächtiger, alt Amtsgerichtspräsident, Willisau). Anlässlich des Bahnbaus wurde in Altbüron über den

Sägebach (Kanal, der von der Roth abzweigt, um Wasserkraft für die Mühle und Sägerei zu liefern), ein ansehnlicher Gewölbedurchlass erstellt. Er und der Bach befinden sich auf der Parzelle, die von Anton Schürch anlässlich der Steigerung in Grossdietwil (zurück)gekauft wurde. Beim Kaufe wurde festgehalten, dass der Besitzer der Sägerei, Bossert, den Durchlass gegen eine Vergütung von 8% der Steigerungssumme (= Fr. 360.—) abbrechen dürfe. Das müsse aber im Winter, bei gefrorenem Boden geschehen. Das Abbrechen blieb Bossert freigestellt. Als letzter Termin hiezu wurde der 31. Dezember 1924 anberaumt. Der Abbruch erfolgte nie.

Im Zuge der Landveräusserung in Altbüron trat die SBB den Gewölbedurchlass unter dem Bahndamm in Altbüron (oberhalb des Restaurants «zum Tunnel») samt etwa 430 m² Land der Polizeigemeinde ab. Sie wurde dabei ausserdem für den Unterhalt der Strasse unter dem Durchlass und für diesen selber mit Fr. 1000.— entschädigt.

Das Tunnelstück auf der Altbüroner Seite:

Bei der Aufgabe der Linie wurden die Tunnelportale zugeschüttet. Gras, Sträucher und Bäume begannen die Wunden zu vernarben. Die Einschnitte davor verwucherten; in Verbindung mit den Rinnsalen entstanden sogar beidseits kleine Naturparadiese. Auch hier heilte die Zeit viele der Landschaft zugefügte Schäden. So geschah es, dass die Tunneleingänge samt Vorgelände zusehends in einen Dornröschenschlaf versanken.

Um 1950 herum — trockene Sommer vorher mit abgestandenen Brunnen hatten die Notwendigkeit erhärtet — strebte man in Altbüron den Bau einer Wasserversorgung an. Bei der Suche nach geeigneten Quellen wurde die Möglichkeit, das aus dem Tunnel fliessende Wasser für diese Zwecke zu fassen, bald ernsthaft erwogen. Die Qualität des Wassers für Trinkzwecke wurde als gut befunden. (Weil aus dem Bergesinnern kommend, ist es lediglich als Trinkwasser etwas zu warm.) So konnte man also an die Verwirklichung des Werkes schreiten. Doch da war das Eigentum des Tunnels abzuklären, woran vorher kaum jemand gedacht hatte. Wer hätte sich anlässlich des Landverkaufs anno 1919 schon dafür interessiert?! Was war mit dieser Tunnelröhre anzufangen? Und das Wasser darin wurde als völlig unrein angesehen. Mit einem Schlag hatte sich um diesen Tunnel alles geändert.

Der Gemeinderat von Altbüron gelangte deshalb an die Kreisdirektion II der SBB mit dem Ansuchen, den Tunnel für den besagten Zweck unentgeltlich zu überlassen. Begründet wurde die unentgeltliche Überlassung damit, dass das zu erstellende Werk für die Gemeinde unerlässlich, sie selber aber gleichzeitig finanzschwach sei. Ausserdem sei seinerzeit das Land (anlässlich der Expropriation) billig abgegeben worden, da man vom

Bahnbau, bzw. der Bahn selber enorme Vorteile erwartet habe. Da aber die Bahn nicht gebaut worden sei, wären die seinerzeit gehegten Illusionen ins Wasser gefallen und der Gemeinde seien lediglich die «gewaltigen Verwüstungen und Inkommoditäten» verblieben. Weiter wörtlich: «Durch die unentgeltliche Überlassung des Tunnels macht daher die SBB an Stelle der SCB wiederum etwas gut, was uns sehr billig und gerecht erscheint». Zusätzlich wurde noch hervorgehoben, dass die SBB mit diesem Tunnel weder etwas anfangen, noch einen Nutzen davon hätten. Auch von dieser Seite rechtfertige sich die kostenlose Abtretung. Schwingen aus den paar knapp ausgedrückten Gedanken des Gemeinderates rund 75 Jahre nach dem Debakel nicht immer noch Emotionen von geknickten Hoffnungen samt ihrer Tragik unterschwellig mit? Das bestätigt erneut, wie die heimische Volksseele ob dem fatalen Ausgang des einstigen Bahnbaus gekränkt worden war. Trotz allem liessen sich die SBB nicht ganz erweichen. Sie verlangten zuerst Fr. 5000.— für die Überlassung, und man einigte sich schliesslich auf Fr. 3000.— (Vertrag vom 10. Juli 1951). Damit wurde der Tunnel Eigentum der Wasserversorgung Altbüron bzw. der Korporation als Bauherrin. Reichlich spät gewann damit Altbüron doch noch einen bescheidenen Nutzen aus einem Werk, das für diesen Ort während Jahrzehnten besonders ausgeprägten, geradezu schicksalhaften Charakter hatte. Wenn er auch nichts einträgt, so darf heute Altbüron, den einmaligen schweizerischen «Ruhm» beanspruchen, seine Wasserversorgung aus einem Eisenbahntunnel speisen zu können, in dem keine Züge verkehren.

Tunnelstück auf der Ebersecker Seite:

Bis heute konnte daraus kein wirtschaftlicher Nutzen gezogen werden. Doch hat es auch hier nicht an Anstrengungen gefehlt und die gewonnenen Erkenntnisse sind z. T. äusserst aufschlussreich. Sie geben sogar einige aussagekräftige Auskünfte, die wir in den Originalakten vergeblich suchen.

Baumeister und alt Gemeindepräsident Hans Wüest von Nebikon traf sich seinerzeit öfters mit dem ihm befreundeten Grossrat und Wirt Jakob Steinmann, Ebersecken. Gerne drehte sich der beiden Gespräch um die «Eisenbahnzeit», um so mehr als Steinmann das Bahnland käuflich erworben hatte (1917). Und darin lag schliesslich auch der Tunnelanfang. So wurde denn immer wieder diskutiert, ob irgendwie aus diesem Tunnel ein wirtschaftlicher Nutzen realisiert werden könnte. Dann ergriff Hans Wüest die Initiative. Im Staatsarchiv Luzern beschaffte er sich in den einschlägigen Akten einige geschichtliche und technische Unterlagen. Bald darauf wurde der Eingang zum Tunnel zum Einstieg freigemacht. Mittels einem von der Firma Wüest verfertigten Floss stiess man denn 1932 «in See»,

weil der Tunnel etwa 1,5 bis 1,6 m tief mit Wasser gefüllt ist. An der Spitze des Flosses wurde ein Karbidscheinwerfer aufgestellt, während zur Fortbewegung Stangen verwendet wurden. Es wurde mit ihnen gestachelt, um in der Fachsprache zu reden. Auf diese Art wurde das erste, vorderste Teilstück des Tunnels auf dem Wasser durchfahren, bis die «Expedition» zu einem Schuttkegel kam. Dabei handelte es sich um eingestürztes Gesteinsmaterial. Der Kegel wurde zu Fuss überschritten, um den weiteren überblickbaren Zustand und Befund des Tunnels zu erkunden.

Nach diesem persönlichen Vorstoss in die «Unterwelt» kam Hans Wüest zum Schluss — die Absicht hatte schon vorher in diese Richtung gezielt —, dass sich der Tunnel vielleicht für eine Champignonzucht oder aber auch für eine gewisse militärische Einlagerung eignen könnte. Es war damals die Zeit, als in der Schweiz verschiedentlich militärische Einlagerungsmöglichkeiten geschaffen wurden. So gelangte jetzt Hans Wüest an die zuständigen Organe des Militärdepartementes. Diese zeigten Interesse für das Vorhaben. Mit Vertretern des EMD wurde dann auf einem eigens für diese Zwecke vom Sempachersee hergeführten Ruderboot erneut in das Tunnelinnere vorgedrungen. Die praktische Folge davon war, dass anschliessend das Militärdepartement vom Ingenieurbüro Rothpletz + Lienhard, Aarau, einen bautechnischen Untersuch nebst Kostenberechnung für die Instandstellung des Tunnels anforderte.

Hier einige Punkte aus dem Untersuchungsbericht. Vorauszuschicken ist, dass knapp neben dem Tunneleingang der Rykenbach vorbeifliesst. Etwa 20 Meter weiter unten war seinerzeit (im heutigen Bachbett) bereits das Bahntrassee auf annähernd 300 Meter Länge neben dem Ryken ausgehoben worden. Seither haben sich hier viel Schutt und Schlamm abgelagert, dass das Trassee darob nach oben wuchs und folglich wieder abzusenken war, wenn der Zugang zum Tunnel verwirklicht werden sollte. Da die Stellen davor aber sehr eng sind, war ein Wendeplatz für die zufahrenden Lastautomobile kaum zu bewerkstelligen. Es wurden somit andere technische Lösungen vorgeschlagen.

Sowohl hier wie in Altbüron führen die Tunneleingänge nicht direkt ins Freie. Davor liegt ein Stück gewachsener Boden, also ursprüngliches Terrain. Dieses wurde seinerzeit mittels eines Stollens durchfahren, um zum eigentlichen Tunnel zu gelangen. Die beidseits mit Holz ausgespriessten Stollen sind jedoch, weil das Holz längst verfault ist, eingestürzt. Im Bericht des Aarauer Ingenieurbüros wird weiter erwähnt, dass auf der Sohle des Tunnels noch überall Ausbruchmaterial lagere. (Hans Wüest, der die Wasserversorgung in Altbüron erstellte, erzählt im gleichen Zusammenhang hiezu, dass auf dem Tunnelboden verschiedentlich herumliegende Werkzeuge gesichtet worden seien, als das Wasser im Tunnelstück auf der Altbürer Seite abgepumpt war. Das wundert kaum. Die Einstellung der Bauarbeiten im Jahre 1875 erfolgte eben so abrupt, dass der Auszug der Arbeiter beinahe einer Flucht glich). Vom Tunnelzustand wird im Gutachten vermerkt, dass das Mauerwerk im allgemeinen einen guten Eindruck mache. Einige Stellen wären jedoch deformiert und müssten rekonstruiert werden. Hervorzuheben ist dabei, dass der Tunnel vom Eingang weg nach hinten nicht in einem Stück ausgemauert ist. Das längste davon befindet sich vorne. Es folgen dann zwei weitere, lose voneinander, in 10 und 7 Meter Abstand. An der zweiten ausgemauerten Partie — so der Bericht — war das Ende von etwa 10 Meter Länge

vollständig zerdrückt und als abbruchreif befunden worden. Schliesslich wird festgehalten, dass das letzte ausgemauerte Stück sich etwa 260 Meter von der Tunnelmündung entfernt befinde. Doch hätte man dieses dritte Ende nicht erreicht, weil diese Strecke unpassierbar gewesen sei; man habe sie jedoch gut überblicken können. An den ausgemauerten Teil habe man auch den anschliessenden vollausgebrochenen deutlich wahrgenommen. Da das gedachte Magazin 300 Meter lang werden sollte, hätten somit zusätzliche 40 Meter ausgemauert werden müssen. Weil der Felsen als leicht zersetzbar betrachtet wurde, sah man vor, den Tunnelboden zu betonieren. Am Ende des Tunnels hätte ein Ventilationsschacht von ungefähr 70 m Länge nach oben bis zur Erdoberfäche erstellt werden müssen. Wegen der Gebirgsbeschaffenheit wurde der Wasserandrang als gering bezeichnet. Eigentliche Quellen seien nicht vorhanden. Das Wasser, das hier zufliesse, stamme lediglich vom «Bergdruck», in Form von Tropfwasser. (Das gleiche gilt auch für Altbüron). Wegen dieser Tropfstellen wurde im Kostenvoranschlag vorgesehen, den Tunnel auf seiner ganzen Länge abzudichten.

Dann vernehmen wir auch noch einige geologische Hinweise. So wird angeführt, das Gebirge, das vom Tunnel durchstossen werde, bestehe aus ausserordentlich dünnbankiger horizontal geschichteter Molasse. «Etwas härter sandhaltige Bänke wechseln mit dunklen weichen Mergeln ab. Die Mergel sowie die sandsteinartigen Bänke sind nicht wetterfest; sie zerfallen, den atmosphärischen Einflüssen ausgesetzt, sehr rasch». Es wird ferner erwähnt, dass etliche dieser Gesteinsbänke angebrochen seien und deshalb stark auf die Tunnelmauerung drückten.

Die Gesamtherrichtung des Tunnels samt Umgelände, Zufahrten usw. wurden mit Fr. 420 000.— veranschlagt. Das waren Preise wie sie anno 1933 galten. Nach gewalteter Aklärung wurde schliesslich das Projekt doch nicht ausgeführt. Man fand es als militärisch ungeeignet.

Aber auch für eine Champignonzucht hätte der Tunnel sozusagen gleich und damit auch zu gleich hohen Kosten hergerichtet werden müssen. Diese standen aber in einem argen Missverhältnis zum Nutzeffekt.

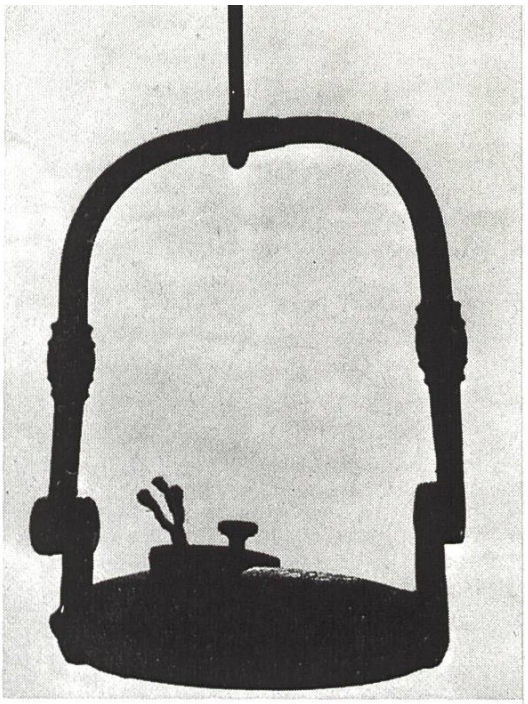
Anfangs der 1950er Jahre tauchten nochmals zwei Interessenten auf, die sich gemeinsam für den Tunnel interessierten. Auch sie wollten offenbar hier eine Champignonzucht einrichten. Die hiezu ausgestreckten Fühler wurden aber bald wieder eingezogen.

Der Vollständigkeit halber bleibt noch zu erwähnen, dass im Jahre 1971 Eduard Bühler von Ebersecken, Schriftsetzer in Willisau, mit einigen Freunden mittels Gummibooten und guter technischer Ausrüstung eine «Expedition» in das Tunnelinnere mehr der Neugierde halber, unternahm.

Ob aus dem Ebersecker Tunnelstück je ein wirtschaftlicher Nutzen realisiert werden kann? Vielleicht könnte auch dieser Stollen, wie es tatsächlich schon erworgen wurde, für eine Wasserversorgung genützt werden.

Schlusswort

Wer wollte nach den verhältnismässig langen Ausführungen noch zweifeln, dass die Geschichte der LWB einmalig ist? Dabei mussten notgedrungen etliche wertvolle Einzelheiten lokaler Art erst noch unberücksichtigt bleiben. Viele wichtige Originaltexte müssten gar in einem gesonderten



Eine Tunnellampe, wie sie beim Tunnelbau in Mengen verwendet wurden. Die hier abgebildete Lampe stammt aus Altbüron und befindet sich heute im Privatmuseum von Paul Würsch in Schötz.

Der Tunneleingang bei Altbüron. Das gesunde, klare Stollenwasser dient heute der Wasserversorgung Altbüron als Reservoir.

Der heutige Zustand des Tunneleingangs in Ebersecken

Blick auf das mit Ausbruchmaterial ausplanierte Gelände in Ebersecken. Über diese «Planey» hätte die Bahn geführt. In der Nähe des Gehöftes Balm befand sich ein grosses Barackenlager.

Anhang wiedergegeben werden. Dies bedingte aber die Herausgabe eines besonderen Werkes. Eines ist sicher: Der Rückblick auf hoffnungsvolle und ebenso niederschmetternde Tage, die ein guter Teil unserer engern Heimat vor rund 100 Jahren mit diesem Bahnbau erlebt und durchgestanden hat, ist sicher verdient und angemessen.

Es ist wichtig genug, dass unsere und spätere Generationen über diesen seltsamen Bahnbau richtig im Bilde sind. Dieses Ziel zu erreichen und herauszuarbeiten, war denn auch ein Hauptanliegen. Es ist schon so viel Zeit vergangen, dass die meisten Leute unserer Tage nur mehr sehr wenig über diese «Bahn» wissen. Landläufig wird etwa erzählt, «man hätte damals zu wenig Geld gehabt und deshalb den Weiterbau einstellen müssen». Damit ist aber praktisch bereits das gesamte Wissen hierüber erschöpft. Den Durchschnittsleser mögen gewiss nicht alle Kapitel gleichermassen faszinieren. Ich denke da etwa an den «Prozess» und seine Nachwehen, was da und dort als trockene Kost empfunden werden könnte. Doch gerade dieses Kapitel musste verhältnismässig «gar gekocht» werden, weil in diesem «Mus» manche «Strähne in der Suppe» zu finden ist. So entdeckt man darin, wie die SCB bis zuletzt ihre konsequent eigennützerische Geschäftsmaxime hochhielt. Wo waren da die Interessen für die Gesamtvolkswohlfahrt zu suchen?!

Im spätern Streben der SCB, die LWB nun zu verhindern, liegt ungewollt sogar etwas Positives. Man könnte ihr nämlich damit zugute halten, dass die SCB mit ihrem Treiben indirekt einen konstruktiven Beitrag zur schweizerischen Eisenbahnpolitik lieferte. Dann wäre die LWB entweder von der SCB selber oder dann vom Langenthaler Initiativkomitee gebaut worden, wäre unser Schienennetz um eine Leidens-Bahn reicher. Das mag in den Ohren gewisser Anrainer-Gemeinden, wo die LWB bereits greifbare Gestalt angenommen hatte, fast ketzerisch klingen. Aufs Ganze besehen, war aber eben die LWB ein Unding. Das bestätigt jeder, der vom Eisenbahnwesen eine Ahnung hat. Man stelle sich vor, es wäre die Jura-Gotthard-Bahn im Raume Willisau, die Verbindung von hier zur Centralbahn, die LWB im mittleren Teil des Amtes und im nördlichen gar noch die Nationalbahn verwirklicht worden, was das ein Übermass an Schienensträngen geschaffen hätte! Und das erst noch in einer Gegend, die verhältnismässig dünn besiedelt ist und mit ihrem kupierten Gelände einer wesentlichen Industrialisierung kaum förderlich gewesen wäre. Der mögliche Einwand, «die Eisenbahn hätte diese Entwicklung dann schon gefördert», kann man nicht gelten lassen, weil, wie angetönt, die Voraussetzungen nicht oder lediglich bescheiden gegeben waren. Dazu kam, dass man einer Industrialisierung während Jahrzehnten verschiedener Gründe wegen skeptisch bis ablehnend gegenüberstand. So erzählt etwa die Überlieferung, dass zur Zeit der Bahnbestrebungen die Schuhfabrik Bally in Schönenwerd erwogen habe, die Mühle in Altbüron zu erwerben, um darin einen Filial-

betrieb zu eröffnen. Die Bauern hätten aber befürchtet, dass ihnen dann Knechte und Mägde davonlaufen könnten. Wie weit das alles stimmt, kann heute nicht mehr überprüft werden, weil die Firma Bally keine Unterlagen hiezu besitzt, wie eine Rückfrage ergab. Die erwähnten Bedenken waren aber insgesamt ordentlich verbreitet und gewissermassen symptomatisch.

Wenn die SCB die LWB nicht mehr bauen konnte noch wollte, so erscheinen hingegen die Begleitmotive, welche sie zu verhindern trachteten, in einem düstern Licht. Hatte die SCB den Prozess vor Bundesgericht anno 1895 mühsam gewonnen, sich damit ein abschirmendes Mäntelchen umgehängt, so bleibt doch die Weste darunter vor der Geschichte mit Klecksen behaftet. Damit sei nichts gegen das Urteil des Bundesgerichtes gesagt. Dieses konnte offenbar aufgrund der rechtlichen Situation zu keinem andern Schlusse kommen. Vielmehr waren es die grossen Maschen des Gesetzes, welche der SCB ermöglichten, durch die gelegten Fänge zu schlüpfen. In einer Parlamentsdebatte Mitte der 1870er Jahre, kurz nach dem Fiasko der LWB und der Wasserfallen-Bahn, geisselte der bernische Staatsmann, Nationalrat und zeitweilige Bundesrat Jakob Stämpfli, das Treiben der SCB mit den ironischen Worten: «Man solle bei den wieder zugemauerten Tunnels der genannten Bahnen — damit sich später die Archäologen die Köpfe nicht zerbrechen — Gedenksteine setzen mit der Inschrift: «Hier liegt begraben der Übermut einer einst blühenden Eisenbahngesellschaft». Konnte man dies in den ersten 1870er Jahren, in einer Zeit des masslosen Unternehmertums, noch irgendwie als Übermut abtun, so sicher nicht mehr das Nachspiel, das sich bald ab 1876 bis zur Verstaatlichung der SCB hinzog. Egoistisches Profitstreben, das Halten von Machtpositionen, Manchestertum mit all dem dazugehörenden eigenen Zeitgeist prägten den Handlungsstil der SCB. In den Augen gar vieler war dieser «normal», salonfähig und zeugte sogar von «Geschäftstüchtigkeit». Ist überhaupt dieser Zeitgeist 100 Jahre später so ganz ausgestorben . . . ?

War es nicht ein Unding, um nicht zu sagen Unfug, dass ein Bahnunternehmen 20 Jahre später eine halbfertige Bahnanlage ihrem Schicksal überlassen konnte und durfte? Dass es hiezu keine gesetzliche Handhabe gab?! Auch wenn das Land der SCB zu Eigentum gehörte, so hatte sie es doch lediglich erwerben können, weil sie eine Bahn bauen wollte. Und wenn weiter dieses Land nach damaligen Gesetzen «richtig» entschädigt worden war, so bekommt «richtig» gerade im Rückblick nach 100 Jahren eine wesentlich andere Bedeutung. Da gewahrt man erst recht deutlich, wie sich die Akzente verschoben haben. Denken wir zuerst an das Heraufschnellen der Landpreise innerhalb dieser Zeitspanne. Doch der grösste Teil des damals auf dem Expropriationswege veräusserte Land bleibt heute und in alle Zukunft lediglich beschränkt nutzbar, weil darauf immer noch der aufgeschüttete Bahndamm liegt. Das bedeutet verminderter Ertrag an Futter und Steuern und Umwege für die Bewirtschaftung usw. Solche Argu-

mente wurden von den Klägern vor Bundesgericht mit aller Deutlichkeit vorgebracht. Mangels Recht erfuhren sie keine Gnade. Dabei sollte man doch meinen dürfen, dass Recht auch mit Gerechtigkeit in einer Parallele zu suchen wäre.

Man könnte einwenden, dass jedermann, der Land für einen Bahnbau abzutreten hatte, solche Risiken einging. Aber wer dachte schon daran? Und was hätte es erst noch genützt? Laut Expropriationsgesetz konnte das Land zwangsweise enteignet werden. Da gab es kein Ausweichen. Höchstens über den Preis konnte man sich streiten. Das war übrigens auch hier seinerzeit der Fall. Eine gütliche Handänderung kam bei keinem Verkäufer zustande. Das Bundesgericht hatte das letzte Wort zu sprechen. Wenn eine Landesgegend von einer Eisenbahn durchzogen wurde, belebte eine solche sozusagen von selber das wirtschaftliche, gesellschaftliche und damit gewissermassen auch das kulturelle Leben. Parallel damit wertete in der Regel auch das Land auf. Die Spekulationslinie der LWB heizte lediglich all diese Hoffnungen an, um schliesslich als Bumerang und Seifenblase zu enden. Das war das Schlimme an der Angelegenheit. Die direkt betroffene Bevölkerung bezahlte auf weite Sicht die Zeche, für die sie im Kern überhaupt nicht im geringsten verantwortlich war. Daran ändert nichts, wenn selbst die LWB nur zum kleinern Teil die in sie gestellten Anforderungen erfüllt hätte. Das beinahe 30 Jahre währende frivole Spiel der SCB, das anfänglich mit der Idee der LWB begann, durch den Bau sich steigerte, mit spätern Manipulationen leicht wachgehalten wurde und schliesslich im Prozess samt Nachwehen endete, wurde zur eigentlichen Tragödie, die auf dem Rücken der betroffenen Bevölkerung zur Komödie ausartete. Dieser Mache die Maske vom Gesicht zu reissen, war ein besonderes Anliegen in dieser Arbeit.

Bei der grossen Ausmarchung zwischen der SCB sowie Bienz und Konsorten ging es letztlich darum, die leidige Hinterlassenschaft des Bahnbaus auf eine billige Art aus der Welt zu schaffen. Es ist ausser Diskussion, mit dem zweifelhaften Erbe wurde der Landschaft wie der Bevölkerung ein Unrecht angetan, das die SCB mit für sie erträglichen Opfern auf anständige Weise leicht hätte gutmachen können. Und wäre dies auch nur symbolisch gewesen! Das Rad liess sich selbstverständlich nicht mehr zurückdrehen. So war vor allem nicht an eine Beseitigung des Bahndammes zu denken. Hier hatten die Kläger ohne Zweifel überfordert. Wo hätte auch all das Material hingeschafft werden müssen!

Heute, nach 100 Jahren, sind die Wunden des Bahnbaus vernarbt, auch wenn dessen Spuren noch deutlich genug sind. Sie sind die sprechenden Zeugen einer verkehrten Eisenbahnpolitik, die sich hier eher zufällig eines ihrer Tummelfelder gewählt hatte. Jede Zeit hat bekanntlich ihre Irrtümer. Das mag über alles hinaus das geschichtliche Urteil etwas mildern.

Benutzte Quellen

Akten

Bahnbau Langenthal-Wauwil: Kreisdirektion II SBB Luzern
Bahnbau Langenthal-Wauwil: Staatsarchiv Luzern, Sch. 37/480
Bahnbau Langenthal-Wauwil: Bundesarchiv Bern
Zivilprozess Nr. 4140 Archiv des Schweizerischen Bundesgerichts
Aktengang Hans Wüest, Nebikon / EMD usw. betreffend Nutzung des Staltentunnels auf der Ebersecker Seite.

Gedrucktes

— Verschiedene Geschäftsberichte der Schweizerischen Centralbahn der 1870er Jahre
— Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Band I
— Ernst Mathys, Hundert Jahre Schweizer Bahnen
— Placid Weissenbach, Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Band I
— Robert Bratschi, 100 Jahre bernische Eisenbahnpolitik
— Paul Schneeberger, Gedenkschrift zum 50jährigen Bestehen der Langenthal-Jura-Bahn 1907—1957
— Peter Dürrenmatt, Schweizer Geschichte
— Gustav Adolf Frey, Die Wasserfallen-Bahn. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung, Basel 1901
— Hans Bauer, Schweizerischer Bankverein 1872—1972
— Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872
— Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850

Mündliche Überlieferung

Persönliche Mitteilungen verschiedener Art, besonders von Baumeister und alt Gemeindepräsident Hans Wüest, Nebikon.