Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 47 (1974)

Heft: 3

Artikel: Nach Suez über Altbüron

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775234

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

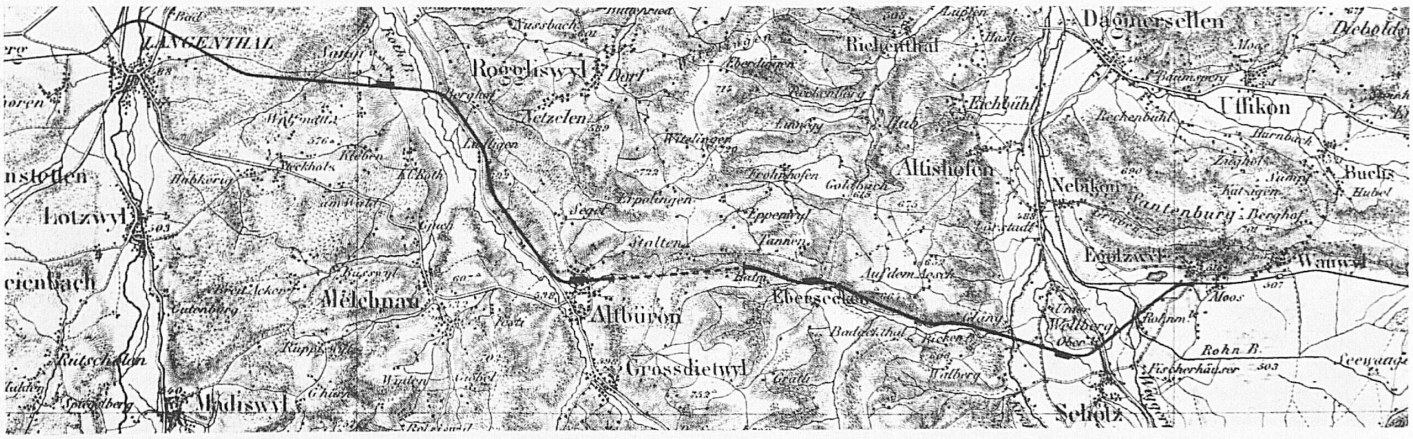
Download PDF: 02.07.2025

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

Nach Suez über Altbüron

Vor 100 Jahren: eine Eisenbahnlinie Langenthal–Wauwil! Nur scheinbar ein unbedeutendes Lokalbahnprojekt im luzernischen Hinterland, steht es doch vor dem Hintergrund grosser europäischer Politik und ist ein Lehrbeispiel für das hemmungslose Konkurrenzdenken und das Interessengerangel zur Zeit des zweiten Eisenbahnbooms in der Schweiz, der frühen siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, als es noch ausschliesslich Privatbahnen gab.

1869 hatten sich grosse Verkehrsperspektiven aufgetan: der Suezkanal war eröffnet worden und der Entscheid über den Bau der Gotthardbahn gefallen. Richtung Gotthard zielten nun die schweizerischen und europäischen Eisenbahnprojekte. Frankreich, das als Folge der Niederlage im Krieg von 1870/71 Elsass-Lothringen an Deutschland hatte abtreten müssen und damit seinen Bahnanschluss in Basel verlor, suchte von Belfort aus eine neue Gotthard-Zufahrt, die nicht über deutsches Gebiet führte. Die 1872 gegründete Jura-Gotthard-Bahn plante eine Anschlusslinie von Pruntrut über Delsberg gegen die Balsthaler Klus, von da über Langenthal, Huttwil, Willisau nach Luzern und weiter über Stansstad, Bauen nach Altdorf. Von diesem Projekt, das 1873 von den eidgenössischen Räten konzessioniert wurde, fühlte sich jedoch die Centralbahn, der die Linien Basel–Bern und Basel–Luzern gehörten, in ihrer Existenz bedroht. Durch eine Verbindungslinie Langenthal–Wauwil suchte sie den Verkehr von der Jura-Gotthard-Bahn auf ihre Stammlinie Basel–Luzern abzulenken. Auch wäre die Verbindung Bern–Luzern über Langenthal nur wenige Kilometer länger gewesen als die vor der Vollendung stehende Linie von Bern durchs Entlebuch. Nach dem Gesetz, wonach Güter über den kürzesten Weg zu leiten waren, hätte sie auch Verkehr von Biel und einem Teil der Westschweiz nach der Innerschweiz an sich ziehen können. Rasch und mit wenig Geld ging man ans Werk: 1874 wurde mit dem Bau des 2 km langen Staltentunnels zwischen Altbüron und Ebersecken begonnen. Doch schon im folgenden Jahr wurden die Arbeiten wieder eingestellt. Die Jura-Gotthard-Bahn war nicht zustande gekommen. Für die Centralbahn entfiel somit jeder Anlass zum Bau der Konkurrenzbahn. War es ihr überhaupt je ernst gewesen? Die nachfolgenden Prozesse und die schwere Finanzkrise, die die Centralbahn an den Rand des Zusammenbruchs führte, trugen wesentlich dazu bei, das Vertrauen in die Privatbahnwirtschaft zu erschüttern, und ebneten den Weg für den Verstaatlichungsbeschluss. Der damalige Bundesrat Jakob Stämpfli soll geäussert haben, man möge, damit sich künftige Archäologen nicht die Köpfe zerbrechen müssten, beim zugemauerten Tunnel Gedenksteine setzen mit der Inschrift: «Hier liegt begraben der Übermut einer einst blühenden Eisenbahngesellschaft.»



Aktie der Jura-Gotthard-Bahn, 1872. Diese Gesellschaft wollte eine direkte Bahnverbindung von Frankreich zum Gotthard bauen unter Umfahrung des unter deutsche Herrschaft geratenen Elsass, doch forderte sie dadurch den Konkurrenzneid der Centralbahn heraus, die nun ihrerseits den Bau einer Abkürzungslinie Langenthal–Wauwil in Angriff nahm. Original in der Heimatstube Langenthal

Azione della ferrovia Giura–Gottardo, 1872. Questa società voleva costruire un collegamento ferroviario diretto dalla Francia al Gottardo aggirando l'Alsazia caduta sotto il dominio dei tedeschi, però provocando l'invidia della concorrenza della ferrovia centrale, che a sua volta iniziò con la costruzione di una linea di raccorciamento Langenthal–Wauwil

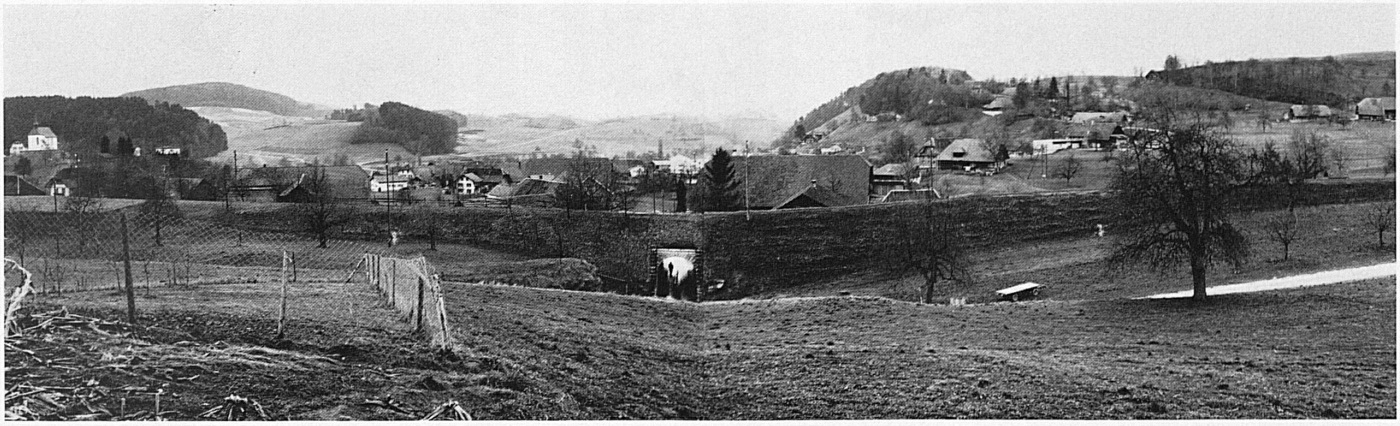
Une action du Chemin de fer Jura–Gothard, de 1872. Cette compagnie projetait de construire une voie ferrée reliant directement la France au Gothard afin d'éviter la traversée de l'Alsace, qui avait été incorporée au Reich. Ce projet suscita la rivalité de la compagnie du Chemin de fer central, qui entreprit, pour abréger le trajet, la construction d'un tronçon en ligne droite entre Langenthal et Wauwil

A share issued by the Jura–Gotthard Railway, 1872. This company planned to build a direct line from France to the Gotthard, making a detour around Alsace, which had fallen under German rule. The project stirred the competitive spirit of the Central Railway, which now commenced construction work on its own short cut from Langenthal to Wauwil

Die «Eisenbahnzeit» vor 100 Jahren brachte Leben ins Dorf Altbüron und weckte grosse Hoffnungen. Die Wirtschaft «Pinte» wurde in «Restaurant zum Tunnel» umgetauft. So heisst sie heute noch, der Tunnel aber wurde nie vollendet

Il y a cent ans, le début de l'«âge du chemin de fer» suscita une vive animation et de grands espoirs dans le village d'Altbüron. L'auberge, qui se nommait modestement «Pinte», fut baptisée «Restaurant du Tunnel», nom qu'elle porte encore, bien que le tunnel ne fût jamais achevé

L'«epoca della ferrovia» 100 anni or sono ha portato un po' di vita nel paese di Altbüron e ha destato grandi speranze. La locanda «Pinte» è stata ribattezzata in «Ristorante alla Galleria». E così si chiama ancora oggi, però la costruzione della galleria non è mai stata terminata



Über Bahndamm, Stationsplanum und Unterführung in Altbüron ist nie ein Zug gerollt. Die Bauten liegen seit 100 Jahren verlassen und bilden eine Art Wahrzeichen des Dorfes. Photos W. Studer

Jamais un train n'a roulé à Altbüron, ni sur le remblai du chemin de fer, ni sur l'esplanade de la gare, ni au-dessus du passage sous-voie. Les constructions n'en subsistent pas moins depuis un siècle et constituent des sortes d'emblèmes du village

Railway embankment, station site and underpass of Altbüron, over which no train ever ran. The construction works were abandoned a hundred years ago but still lend their nostalgic accent to the village

Sopra al terrapieno della ferrovia, al piano di regolamento e al sottopassaggio ad Altbüron non è mai passato un treno. Le costruzioni sono state abbandonate già da più di 100 anni e rappresentano una specie di emblema del paese

Im 2 km langen Staltentunnel zwischen Altbüron und Ebersecken hatten sich die Stollenbauer von beiden Seiten auf Hörweite genähert – da wurden die Arbeiten eingestellt. Der Tunnel ist zu einem Fünftel bereits ausgemauert, heute aber mit Wasser vollgelaufen. Auf der Seite Altbüron wurde er zugemauert und dient nun als Wasserreservoir für das Dorf. Der Osteingang (Bild) ist eingestürzt, das Betreten ist gefährlich und verboten. Man hört sein Echo aus der Tiefe

Le creusement d'un tunnel en galerie long de deux kilomètres entre Altbüron et Ebersecken était si avancé qu'on entendait déjà, de part et d'autre, le bruit des foreuses de l'autre équipe, lorsque l'ordre fut donné de cesser les travaux. Le tunnel fut muré sur un cinquième du tracé et il est aujourd'hui rempli d'eau. Du côté d'Altbüron, l'entrée a été bouchée et sert maintenant de réservoir d'eau pour le village. Quant à l'entrée est, que montre notre photo, elle s'est effondrée et l'on en a interdit l'accès, qui est dangereux. On peut y entendre un écho qui répercute les sons dans les profondeurs

La galleria Stalten, di una lunghezza di 2 km è situata tra Altbüron e Ebersecken; i minatori si erano avvicinati da ambedue i lati fino alla portata d'orecchio – poi i lavori erano stati sospesi. La galleria è già murata per il quinto della sua lunghezza, oggi però è riempita di acqua. Dalla parte di Altbüron la galleria è stata chiusa con delle mura e serve ora come serbatoio di acqua per il paese. L'entrata ad oriente (fotografia) è crollata

In the 1 ¼-mile Stalten Tunnel between Altbüron and Ebersecken the tunnel-driving teams had penetrated from the two ends to a point where they could already hear each other's signals—then work was stopped

Spuren einer vergessenen Bahnlinie! Links: Der idyllische Waldweiher am Spazierweg von Langenthal nach St. Urban wird noch immer «Probierloch» genannt. Hier war ein Einschnitt für die Bahnlinie Langenthal–Wauwil geplant, und um die Bodenverhältnisse zu erkunden, wurde ein Sondierschacht ausgehoben, in dem sich während der vergangenen 100 Jahre Regen- und Schmelzwasser gesammelt hat. Rechts: das cañonartig ausgeweitete Rickenbachtälchen am Osteingang des zerfallenen Tunnels bei Ebersekken. Durch diesen Bahneinschnitt sollten Expresszüge von Paris nach Italien brausen – doch die Natur ist wieder in ihre Rechte eingetreten.
Photos W. Studer

Doppelseite: Das Chorgestühl der Klosterkirche St. Urban

Vestiges d'une ligne de chemin de fer oubliée. A gauche: l'idyllique étang sylvestre, appelé encore aujourd'hui «Probierloch» (trou d'essai), le long du chemin ombragé de Langenthal à Saint-Urbain. On avait projeté de faire passer à cet endroit la ligne de chemin de fer de Langenthal à Wauwil et, pour éprouver la nature du terrain, on y avait foré un puits de sondage où les eaux de pluie et celles de la fonte des neiges se sont accumulées depuis un siècle. A droite: le vallon du Rickenbach, qui forme une sorte de cañon à l'entrée est du tunnel effondré, près d'Ebersecken. Les express de Paris vers l'Italie auraient dû déferler à travers ce paisible vallon... dont aujourd'hui la nature a repris possession

Page double: Les stalles sculptées dans l'église du couvent de Saint-Urbain

Tracce di una linea ferroviaria dimenticata! A sinistra: Il piccolo e idillico lago di bosco lungo una passeggiata che va da Langenthal verso Santo Urbano, viene chiamato sempre ancora il «buco di prova». Qui era progettato uno sterro per la linea ferroviaria Langenthal–Wauwil e allo scopo di sondare le condizioni del terreno era stato scavato un pozzo di sondaggio. In questo pozzo si è raccolta l'acqua piovana e l'acqua di scioglimento. A destra: La piccola vallata del Rickenbach che si è allargata a forma di «cañon» fotografata dall'estremità ad oriente della galleria diroccata presso Ebersecken. Attraverso questo sterro ferroviario avrebbero dovuto sfrecciare i treni direttissimi da Parigi in direzione dell'Italia

Pagina doppia: Lo stallo corale nella Chiesa del Convento di Santo Urbano

Traces of a forgotten railway. Left: The idyllic woodland pool on the way from Langenthal to St. Urban is still called the "trial hole". A cutting was here planned for the Langenthal–Wauwil railway, and a heading was made to explore the soil conditions. Rainwater and run-off have collected here for a hundred years. Right: The valley of Rickenbach at the eastern entrance to the abandoned tunnel, near Ebersecken, broadens out to form a sort of canyon. Express trains might have thundered through this cutting on their way from France to Italy, but nature has regained possession instead

Double-page spread: The choir in the monastery church of St. Urban