

# Hundert Jahre Eisenbahn im Wiggertal

Autor(en): **Marti, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatkunde Wiggertal**

Band (Jahr): **17 (1956)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-718258>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Hundert Jahre Eisenbahn im Wiggertal

*Hans Marti, Wauwil*

Am 9. Juni 1856 wurde die Eisenbahnlinie Olten-Emmenbrücke dem Betrieb übergeben. Die Jahrhundertfeier dieses bedeutungsvollen Ereignisses ist auffallenderweise kaum mehr als in einer flüchtigen Zeitungsnotiz erwähnt worden. Und wir leben doch anderseits in einer Zeit, da Jubiläumsfeiern und Feste geradezu an der Tagesordnung sind. Vielleicht gerade deshalb, weil man hierin einwenig übersättigt ist, wurde von einer Eisenbahn-Jubelfeier abgesehen. Einzig die Eisenbahnerstadt Olten gedachte des wichtigen, historischen Tages. Sie hatte aber auch besonderen Grund dazu. Olten ohne Eisenbahn, wäre eben nicht mehr Olten. Aber auch gar manche Ortschaft an der Eisenbahnlinie Olten-Luzern, kurz gesagt die ganze Landesgegend, wäre auch heute, trotz aller Motorisierung, ohne Eisenbahn nicht, was sie ist, noch fernerhin sein wird. Die Eisenbahn bleibt, objektiv betrachtet, auch fernerhin das Rückgrat des Verkehrs. Sie ist und bleibt eines der genialsten Kinder der technischen Welt. Diese hat dadurch erst ihre wirkliche Entwicklung und Grösse erhalten. Ohne den gewaltigen Güteraustausch mit dem Massentransportmittel Eisenbahn hätte sich das technische Zeitalter niemals diesen Stand erobert. Sie brachte die Industrie zum Aufblühen. Mit ihr blühte aber auch der Handel auf, befruchtete Kauf und Lauf. Hand in Hand wuchsen damit die Ortschaften, nahm die Bevölkerung zu, wandelte ihr Wesen und Denken, weil gleichzeitig die Distanzen unglaublich verkürzt und erleichtert wurden. An dieser gedeihlichen Entwicklung arbeiteten ausser der Eisenbahn noch zahlreiche andere Faktoren. Wir denken an Fleiss, Unternehmungsgeist, Tatkraft, günstige Marktlage, Wagemut usw. Es bedurfte vor allem auch, besonders vor 100 Jahren, des neuen Bundesstaates, der Handels- und Gewerbefreiheit, der Einheit im Münz- und Postwesen und des Hinfalles der kantonalen Zollschranken. An diesem organischen Wachstum, einer eigentlichen Evolution nimmt die Eisenbahn hervorragenden Anteil. Sie hat freilich auch mitgeholfen, den uralten, bisher mehr statischen geschichtlichen Rhythmus gewaltig zu beschleunigen. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts

hat mit ihrer aufkommenden Technik und den erhöhten Geschwindigkeiten begonnen, unser Dasein von Grund auf zu verwandeln. Alles geriet in eine gewaltige Beschleunigung. Die Eisenbahn und alle anderen, heute hinzugekommenen Verkehrsmittel, sind davon lediglich der augenfälligste Ausdruck einer anders gewordenen Welt. Die Bevölkerung begann vielmehr zu wandern, schichtete sich um und veränderte weitgehend ihr soziales Gesicht.

Unterteilen wir die Geschichte der Menschheit in grosse, zeitliche Abschnitte, dann stellen wir fest, dass mit der Mitte des 19. Jahrhunderts, eben mit dem Aufkommen der Technik, ein ganz neuer Abschnitt der menschlichen Geschichte überhaupt beginnt. Nur zweimal vorher kennt sie ähnliche grosse Wandlungen: Als der Mensch nicht mehr bloss Jäger und Sammler blieb, sondern sesshaft wurde und zu Ackerbau und Viehzucht überging. Diese Stufe ermöglichte den Bau von Dörfern. Der zweite Schritt zu einem andern Stadium des Lebens führte zu Stadt, Schrift und Handel. Der dritte grosse Wechsel in der Lebenshaltung des Menschen begann, wie bereits erwähnt, um die Mitte des 19. Jahrhunderts, als dem Menschen ungeahnte Möglichkeiten zur Produktionssteigerung in Form von Industrie und Fabriken gegeben wurden. Ohne diese gewaltigen Entdeckungen hätte sich die Bevölkerung in Europa von 1800 bis heute nicht verzehnfachen können. In diesem riesigen Prozess funktioniert die Eisenbahn als Lebensader. Im kleineren Rahmen spielt sie die gleiche Rolle auch in unserer engern Heimat. Und weil sich der ganze Wechsel täglich wiederholt, ist er überhaupt nicht Geschichte, sondern sprudelndes Leben, das bewusst oder unbewusst fast in eines jeden Alltag greift. Weil der Eisenbahn nach wie vor eine so grosse Bedeutung zukommt, wäre der Augenblick keiner lauten, aber dafür umso besinnlicheren Feier mehr als gerechtfertigt gewesen. Sicher gibt es gute Gründe, die dagegen sprechen. Verrät aber andererseits das stille Uebergehen einer so grossen geschichtlichen Stunde nicht auch mangelndes Wissen um die Geschichte des Menschen und seines Daseins überhaupt? Dabei gehört die Existenz und das richtige Funktionieren des Verkehrsapparates zu den höchsten zivilisatorischen Errungenschaften eines Volkes. Aber weil dies heute so selbstverständlich und zugleich Alltag ist, übersieht man gerne das Wichtige in der Nähe. Der nicht mehr gleich sesshafte Mensch von heute hat das geschichtliche Interesse weitgehend eingebüsst. Das Traditionsbewusstsein ist geschwunden. Sind an diesem Zerfall, an diesem geistigen Umschichtungsprozess nicht gerade die heutige Technik samt Eisenbahn wesentlich schuld, weil die sogenannte moderne Welt einen neuen Menschentyp geformt hat? Ohne Tradition, ohne geschichtliche Sendung, verliert ein Volk aber sein Ziel.

—

Wie einleitend allgemein gesagt, gibt es auch im Kanton Luzern kaum ein Ereignis, das besonders ins Wirtschaftsleben nachhaltiger als die Eisenbahn eingegriffen hätte. Die Linie Olten-Luzern wurde als erste Strecke in unserem Kanton gebaut. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, wenn ihre ersten Anfänge teils Ueberraschungen, teils Opposition, Erfreuliches und Unerfreuliches mit sich brachten. Heute ist die Eisenbahn wohl das wichtigste aber fast selbstverständliche Verkehrsmittel, das wohl täglich seine Funktionen zu erfüllen hat, aber weiter die Oeffentlichkeit kaum mehr stark berührt. Das war im letzten Jahrhundert anders, besonders in seiner zweiten Hälfte. Dabei war noch lange nicht alles Segen, was von der Eisenbahn ausging. Doch war es nicht sie, welche versagte, sondern der Mensch, der zu ihr eine falsche Einstellung hatte. Zur Zeit des Staatenbundes kam das Eisenbahnwesen kaum mehr als über bescheidene Anfänge hinaus. Gerade in der Eisenbahnfrage zeigte sich typisch die Schwäche dieses politischen Gebildes. Die Eisenbahn, welche ihrer Natur nach grössere Räume brauchte, musste an der Enge der kantonalen Grenzen scheitern. Mit andern Worten: Es prallten hier zwei Welten aufeinander, die noch bestehende und doch überlebte und die anbrechende neue. Dass sich zwischen beiden vorerst ein geistiger und bei der Konstellation der Dinge auch ein politischer Kampf bis zum vollzogenen Wechsel abspielen musste, ist sozusagen natürliches Gesetz. Erst als mit dem neuen Bundesstaat die kantonalen Hemmnisse weggeräumt wurden, gelang der Bau von Eisenbahnen. Zwar liess man dem neugeschaffenen Bundesstaat bis zur Revision der Bundesverfassung im Jahre 1874 recht wenig Mitspracherecht. Das führte zu Misständen und allgemeinem Wirrwarr, was sich auch beim Bau der Linie Olten-Luzern recht nachteilig auswirkte.

Zwar waren bereits zur Zeit des Staatenbundes zahlreiche Eisenbahnprojekte eifrig besprochen und in groben Zügen vorgeschlagen worden. Als es dann an die Verwirklichung der einzelnen Linien ging, bildeten diese Projekte die eigentliche Ausgangsbasis. Die damals gemachten Meinungen waren für lange Zeit richtunggebend. So tendierte bereits in den 1830er Jahren die Ostschweiz nach einer Ostalpenbahn, durch den Lukmanier. Sie hinwiederum gewann entscheidenden Einfluss auf die Linienführung Olten-Luzern, weil damit der Gotthard im Spiele stand. Zürich neigte ebenfalls der Ostalpenbahn zu. Im scharfen Gegensatz dazu war Basel von allem Anfang an, bei allem Verständnis für die Wichtigkeit des Handelsweges Basel-Zürich, nach dem Hauenstein Richtung Luzern, Gotthard orientiert. Die Einsicht Basels, seine eisenbahnpolitischen Bestrebungen nach der Zentralschweiz mit Fortsetzung nach dem Süden zu fördern, vertiefte sich im Laufe der Jahre immer mehr. Wir nehmen vorweg: Stadt und Kanton Luzern haben der weitsichtigen und zielstrebigem Eisenbahnpolitik der Basler sehr viel zu verdanken. Mit dieser Ausrich-

tung nach Süden, schwand das Interesse an einer Verbindung nach Zürich durch den Bötzenberg immer mehr. Die Limmatstadt strebte aber umgekehrt nach einer Verbindung nach Basel, um den Anschluss an das schon bestehende ausländische Eisenbahnnetz zu gewinnen. Zwei ganz verschieden gelagerte Interessen prallten aufeinander: Basel, das bereits an das ausländische Netz angeschlossen war, trachtete nach dem Innern der Schweiz, Zürich umgekehrt nach dem Anschluss ans Ausland. Dies führte zu grossen Spannungen und heftigen Rivalitäten zwischen Basel und Zürich. Zwischen beiden aber lag der Aargau, der unwillkürlich in die Machtsphäre der beiden Strömungen geriet. Die Haltung des Aargaus wiederum übte zeitweilig entscheidenden Einfluss auf die Linienführung im Kanton Luzern aus.

Bereits im Jahre 1837 wurde in Luzern ein Eisenbahnkomitee ins Leben gerufen. Es suchte mit seinen Eisenbahnplänen direkte Verbindung mit den nach Basel führenden ausländischen Eisenbahnen. In den Jahren 1837/38 wurden zwischen den beteiligten Kantonsregierungen Unterhandlungen für den Bau einer Eisenbahn Basel-Luzern geführt, mit dem Zweck, eine Verbindung Rhein-Italien herzustellen. Dieser Vorschlag Luzerns kam damit der Basler Centralbahn-Idee schon wesentlich nahe. Uebrigens entsprach diese Route lediglich der alten Strasse, dem jahrhundertalten, historischen Gotthardzufahrtsweg. Der Gotthardweg ist unter den Alpenpässen einer der jüngsten, der schliesslich wegen seiner zentralen Lage allen andern den Rang ablief. Aber auch ihm fehlte es nicht an Konkurrenz. Das zeigte sich besonders krass, als die Alpen untertunnelt werden sollten. Selbst die Wahl des geplanten Autotunnels leidet heute an ähnlichen Krankheiten.

Der Weg durch das Wiggertal war aber von jeher von Natur aus für den Verkehr ausserordentlich günstig. Dass die Eisenbahn dieser natürlichen Strasse folgen würde, war doch fast vorgezeichnet, aber nicht ohne weiteres sicher. Die Waren von Basel und weiterher, besonders die in Luzern begehrten Elsässer Weine, gelangten mittels Fuhrwerken über den Hauenstein nach der Innerschweiz. In Aarburg befand sich der «Wasserschiffhafen» der Aare. Schiffe brachten ihre Ladungen von Bern bis Zurzach. Was aber nach den innern Orten gelangen sollte, wurde in Aarburg umgeschlagen und auf Fuhrwerken durch das Wiggertal seinem Bestimmungsort zugeführt.

Bereits im Jahre 1837 versuchte man in die zahlreichen auseinanderstrebenden schweizerischen Eisenbahnprojekte eine gewisse Ordnung zu bringen. Unter einer einzigen Baugesellschaft sollte zum Beispiel eine Zürich-Luzern-Basel-Bahn erstehen. Diese hätte in Zürich Anschluss an eine bedeutende Linie von München-Lindau mit Fortsetzung nach Aarau-Genfersee erhalten. Doch alle diese Projekte waren lediglich klärende Vor-

geschichte zum spätern Eisenbahnbau. Durch all die verschiedenen Strömungen hindurch, vermochte sich die Centralbahn-Idee Basels als einzige in ihrem Kern dauernd zu behaupten. Ja, die Centralbahn vermochte später sogar den grössten Teil ihres ursprünglich geplanten Programms zu verwirklichen. Und dies wohl nicht zuletzt deshalb, weil hinter der ganzen Planung eine wohlüberlegte, schweizerische Idee stand. Man sah schon damals in Basel ziemlich klar, während man andernorts in Eisenbahnfragen recht phantastisch urteilte. Am 15. Juni 1844 fuhr der erste Zug der Elsässerbahn auf der Strecke St. Louis-Basel. Durch dieses Ereignis angeregt, befasste man sich seither, besonders in den Jahren 1845/46, in Basel wieder lebhaft mit Eisenbahnfragen. Man befürwortete den Eisenbahnbau durch Bund und Kantone. Die alte Rivalität zwischen Basel und Zürich flammte erneut auf, als Zürich mittels einer Eisenbahn über Baden-Turgi-Waldshut auf dem rechten Rheinufer, also auf deutschem Gebiet, nach Basel gelangen wollte. Ferner stand die Gefahr eines Anschlusses Berns an das französische Eisenbahnnetz über Neuenburg-Verrières, statt über Basel, im Vordergrund. All diesen Bestrebungen sollte der Riegel geschoben werden, indem Basel selbst aktive Eisenbahnpolitik betrieb. Es wollte eine Eisenbahnverbindung von Basel Richtung Hauenstein-Olten, mit Abzweigungen nach Westen, Osten und Süden verwirklichen. Die Verbindung von Luzern weiter nach dem Süden war mit dem Dampfschiff bis Flüelen, auf der Gebirgsstrasse bis Faido und von hier mittels Eisenbahn bis Magadino gedacht. Das waren äusserst kühne Pläne. An die Untertunnelung des Hauensteins glaubten damals viele Zeitgenossen nicht. Der Spott blieb nicht aus. Am 22. Januar 1846 schritt der «Basel-Olten-Eisenbahnverein» zur Gründung der «Schweizerischen Centralbahn». Am 19. Mai 1846 wurde ihr die Konzession von Basel-Stadt erteilt. Damals war das verkehrsgeschichtlich ein wichtiges Ereignis. Denn das erst seit 1833 getrennte Basel-Land wollte sich die Führung im Eisenbahnbau in seiner Gegend sichern. Die politischen Leidenschaften waren hiefür aber kein gutes Vorzeichen. Im Eisenbahnstreit zwischen Basel und Zürich kamen sich die Landschäftler erst recht als lachende Dritte vor. Und sie benahmen sich dazu zeitweilig erst noch recht ungebärdig. Es folgten sich sehr weitläufige, jahrelange Auseinandersetzungen. Erst die Intervention anderer Kantone ermöglichte die vernünftige Lösung des Centralbahngedankens. Inzwischen waren auch die Sonderbundswirren vorübergezogen und der neue Bundesstaat erstanden. Während den fast 20jährigen Eisenbahnbestrebungen war aber eigentlich fast nichts gebaut worden. Die scheinbar nutzlos verpuffte Kraft diente aber der Klärung. Es folgte dann anschliessend verhältnismässig doch ziemlich rasch der Bau eines ansehnlichen Netzes. Auf Grund von Art. 21 der ersten Bundesverfassung wäre dem Bund das Recht zum Bau von Eisenbahnen zugestanden. Weil

gerade um 1850 herum eine Wirtschaftskrise herrschte, wurden Stimmen laut, der neue Bund sollte zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit selbst die Bahnen bauen. Er war aber damals noch nicht so stark, dieses Risiko einzugehen. Zudem schien der alte Kantönligeist selbst in den eidgenössischen Räten bald wieder vorzuherrschen. Diese boten gerade in Eisenbahnfragen ein nicht geradezu erhabenes Bild. Immerhin ging es dennoch Stück um Stück vorwärts. Am 1. Mai 1850 wurde das Expropriationsgesetz angenommen. Am 7. Juni 1850 berief man die englischen Experten Stephenson und Swinburne, um von ihnen ein technisches Gutachten über das schweizerische Eisenbahnwesen einzuholen. Am 4. September 1850 wurde eine Kommission zur Prüfung der kommerziellen und finanziellen Seite der Frage eingesetzt.

Das Netz, dessen Bau die englischen Experten empfahlen, bestand unter anderem aus einer grossen West-Ost-Stammlinie, die dem Jurafluss entlang über Olten führen sollte. Olten wurde schon damals als eigentliches Eisenbahnkreuz empfohlen. Andere Zweiglinien waren Basel-Olten-Luzern usw. Für Basel war es wichtig, dass die Experten der Hauensteinlinie den Vorzug vor dem Bötzingen einräumten. Dadurch erhielt die Centralbahnidee erneuten Auftrieb. Die kommerziellen und finanziellen Experten waren über Privat- oder Staatsbau getrennter Meinung. Am 8. Juli 1852 entschied sich die Bundesversammlung für den Privatbau. Berner und Luzerner Parlamentarier versuchten, zum Glück vergeblich, den Eisenbahnbau überhaupt gar nicht zu gestatten. Der Uhrzeiger auf dem Zeitgeschehen war doch ein wenig weiter fortgeschritten. Luzern hatte ebenfalls für den Privatbau gestimmt. Dazu schrieb die «Berner Zeitung» damals unter anderm: «Luzern, weil es auf dem Wege des Staatsbaues nichts zu erhalten hoffte und zu wenig bedachte, dass durch Privatbau es noch viel weniger Aussicht dazu hat. Bei dem ergangenen Entscheide sind nun am schlimmsten weggekommen die Mittel- und Westschweizer, mit Ausnahme der Genfer. Alle an der Gotthardroute beteiligten Kantone stehen in der höchsten Gefahr, den Transit dieser Strasse vollständig zu verlieren, so gewiss nämlich, dass die Linie Basel-Olten nicht zu Stande kommt.» usw. Von den Volksvertretern im eidgenössischen Parlament war der Entscheid Staatsbau oder Privatbau viel weniger als grundsätzliche, sondern als Interessenfrage angesehen worden. Auch für den Kanton Luzern verknüpfte sich damit tatsächlich ein berechtigtes Häklein. Das Stephenson'sche Projekt sah den Bau der einzelnen Linien innerhalb einer 12jährigen Etappe vor. In die letzte Kategorie fiel auch die Linie Olten-Luzern. Diese vorgesehene Reihenfolge war ein triftiger Grund, dass damals der Staatsbau verworfen wurde. Dabei herrschte allgemein der Wille vor, möglichst rasch eine Eisenbahn zu erhalten.

Nach dem parlamentarischen Entscheid hatte der Bund in Eisenbahnsachen wenig zu sagen. Damit fiel die erste, zwanzigjährige Eisenbahnperiode fast ausschliesslich unter kantonale Hoheit. Mit der Ablehnung des Staatsbaues wurde auch teils auf den Stephenson'schen Linienplan verzichtet. Die kantonale Hoheit wurde immerhin vom eidgenössischen Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 und vom vorher verabschiedeten Expropriationserlass eingeschränkt. Das waren bedeutungsvolle Voraussetzungen, um den Bahnbau auch unter kantonaler Hoheit zu fördern. In den folgenden 12 Jahren wurde sogar die doppelte Länge des ursprünglich vorgesehenen Netzes (Stephenson-Plan) gebaut. Das Wichtigste in der Eisenbahngesetzgebung von 1852—1872 ist das Konzessionsrecht der Kantone. Dem Bund blieb ein Einspracherecht bei militärischen Interessen vorbehalten. Mit dieser langen, äusserst mühevollen Entwicklung wurde endlich der Weg für den Bahnbau in der Schweiz frei. Jetzt begann das Werben der privaten Eisenbahngesellschaften um die Gunst der Kantone, um Konzessionen zu erhalten.

Bereits im Jahre 1849/50 wurde die Linie Luzern-Wolhusen (damals in der Regel Wohlhausen geschrieben) - Willisau - Zofingen (d. h. Kantongrenze) projektiert. Im Jahre 1850 wurden verschiedene Linien im Kt. Luzern vermessen, so: Luzern-Sursee-Olten, Luzern-Hochdorf-Seetal-Aaregebiet und schliesslich Luzern durch das Reusstal Richtung Brugg. Ingenieur Jakob Sulzberger von Frauenfeld bearbeitete die Wolhuserlinie. Am 28. Juni 1850 sprach eine Luzerner Delegation bei der Schweiz. Centralbahn, nachgenannt nun immer SCB, vor, um sie für den Bau der Linie über Wolhusen zu gewinnen. Doch scheint damals in SCB-Kreisen eine gewisse Passivität geherrscht zu haben, weil man hier der festen Ueberzeugung war, der Staatsbau werde siegen. Deshalb liessen die Anstrengungen in Basel eher nach. Im Jahre 1850 wurde Ing. Sulzberger nach Luzern berufen, um dem englischen Experten Swinburne die nötigen Aufschlüsse auf seiner Besichtigungsreise zu erteilen.

Gleichzeitig erhielt Sulzberger die Vollmacht, auf vertraulichem Wege Erkundigungen einzuziehen, «unter welchen Bedingungen sich eventuell fremde Spezialisten für die Bahn Luzern-Basel herbeilassen würden». Tatsächlich führten die Erkundigungen bald zu greifbaren Resultaten. Bereits am 23. April 1852 gelangte der Regierungsrat mit einer Botschaft an den Grossen Rat, mit der Empfehlung, Ing. Sulzberger die Konzession für eine Eisenbahn von «Luzern über Wolhusen bis an die Kantongrenze bei Zofingen» zu erteilen. Neben vielen zeitgenössischen Aeusserungen spricht diese Botschaft auch vom starken Bedürfnis im Kanton Luzern bald eine Eisenbahn zu erhalten. Bemängelt wird unter anderm darin auch, dass nach dem Stephenson-Plan und dem eventuellen Staatsbau, Luzern erst nach 12 Jahren zu einer Eisenbahn käme. Die Linienführung über Wolhusen werde



angenehm empfunden, weil dadurch dem Sinne der bundesrätlichen Vorschläge am besten entsprochen werde. Dieses Projekt war unter den vier, die im Jahre 1850 von Luzern nach Norden Richtung Aare ausgemessen wurden, als das günstigste taxiert worden. Die englischen Experten drückten sich darüber folgendermassen aus:

«Die natürliche Strasse von Olten nach Luzern zieht sich durch das Wiggertal und das Tal der Kleinen Emme. Diese Richtung bietet ihrer günstigen geographischen Lage wegen einem Eisenbahnunternehmen viele Vorteile dar, zumal diese Gegend sich zur Anlage einer Bahn besonders wohl eignet. Diese Linie dient ausserdem einem schon lebhaften Verkehr und kann von dem allgemeinen Vereinigungspunkt in Olten an benutzt werden, welcher letzterer Umstand grosse Kosten- und Zeitersparnis herbeiführt. Da Luzern in der That das westliche Thor zum St. Gotthard ist, so ist es von grosser Wichtigkeit, dass die Linie, welche dahin führt, sich möglichst der Bevölkerung des Westens nähert, welche natürlicherweise diesem Passe zuströmt, wie die industrielle Bevölkerung östlich von Aarau vermöge einer bessern Kommunikation dem Splügen sich zuwendet.»

Im Gesuch um die Erteilung der Konzession hatte Sulzberger neben andern Vorteilen, einen wohlfeilen Warentransport in Aussicht gestellt. Das werde erreicht durch leichte Lokomotiven für Personen und eilige Güter. Für «langsame Güter» würden wahrscheinlich Pferde als Zugkraft vorgesehen, weil billige Steinkohle nicht vorhanden sei. Gedacht war, dass diese Eisenbahnlinie «ein Muster für die übrigen Bahnen würde». Hinter Sulzberger stand in Wirklichkeit die englische Firma William Thorne & Cie. Das Grossratsdekret vom 13. Mai 1852 erteilte ihm denn auch die Konzession. Diese erlosch aber noch im gleichen Jahr, am 24. August 1852, weil die englische Konzessionärin die verlangte Kautionsleistung nicht leisten konnte noch wollte. Inzwischen war das eidgenössische Eisenbahngesetz in Kraft getreten, das scheinbar der englischen Firma nicht recht passte. So wurde besonders der Rückkaufstermin beanstandet. Wie wir bereits hörten, fiel in dieser Eisenbahndebatte auch der Entscheid über Privat- oder Staatsbau zugunsten des erstern. Luzern hatte diesen Ausgang erwartet. Sonst hätte es nicht schon vorher die fragliche Konzession einer privaten Firma erteilt.

Nun musste sich Luzern nach andern Konzessionären umsehen. Der gefallene eidgenössische Parlamentsentscheid regte die Centralbahnbestrebungen wieder mächtig an. Am 26. August 1852 fand im Casino in Basel eine von etwa 200 Personen besuchte Versammlung statt, dabei waren ca. 80 Vertreter aus den Kantonen Baselland, Aargau, Solothurn und Luzern. Bei den Luzernern war alt Regierungsrat Dr. J. R. Steiger. Er wurde nebst

dem Zofinger Nationalrat Oberst Siegfried in den provisorischen Verwaltungsrat gewählt. Am 4. Februar 1853 konstituierte sich das Unternehmen definitiv und im Juli 1853 begann bereits der Bau auf der Strecke Basel-Olten. Die eigentliche Geschäftsleitung wurde einem Direktorium mit Bankpräsident J. J. Speiser an der Spitze, übertragen. Die technische Leitung lag in den Händen des sehr tüchtigen Oberbaurates Karl von Etzel aus Stuttgart. Etzel gab der Linie über Sursee, statt über Wolhusen den Vorzug. Daneben sollten von Olten aus Linien nach Baden, Bern und Solothurn-Biel gebaut werden. Konzessionen waren somit von den Kantonen Basel-Stadt und Land, Solothurn, Aargau, Luzern und Bern zu erteilen.

Die ersten Konzessionsunterhandlungen fanden zuerst mit Luzern statt, weil es galt, zwei gefährlichen Bestrebungen zuvorzukommen. Für das erste, Sulzberger'sche Projekt war, wie wir hörten, die Konzession bereits erteilt. Sie drohte aber wegen den ebenfalls schon zitierten Gründen zu erlöschen. Der SCB viel gefährlichere Konkurrentinnen tauchten in den Projekten von Luzern durch das Seetal Richtung Wildegg und fast noch schlimmer in der Reusstalbahn auf. Ihre Weiterführungen wurden nach Waldshut oder auch durch den Bötzbberg diskutiert. Nachdem die Konzession der Firma Sulzberger/Thorne erloschen war, gelang es dem SCB-Vertreter Nationalrat Achilles Bischoff, mit Delegierten der Luzerner Regierung am 25. September 1852 einen Vertrag abzuschliessen, der von der Regierung am 29. September, vom Grossen Rat hingegen erst am 19. November genehmigt wurde. Aber auch hier ging nochmals eine grössere Auseinandersetzung voraus. Das luzernische Bankhaus Friedrich Knörr bewarb sich ebenfalls um die Konzession für eine Eisenbahn von Luzern über Wolhusen nach Zofingen. Dieses Bankhaus spielte übrigens damals eine bedeutende Rolle im wirtschaftlichen Leben Luzerns. Hinter den Konzessionen Knörr witterte man aber starke ausländische, anonyme Kräfte, denen man später ausgeliefert wäre. Am Vorabend der historischen Grossratssitzung richtete der Stand Uri ein Schreiben an den luzernischen Grossen Rat, den er dringend ersuchte, der Knörr'schen Konzessionsakte nicht zuzustimmen. Nur die SCB vermittele den wirklichen Anschluss an das übrige schweizerische Netz. Mit diesem Entscheid würden die Gotthardinteressen schwer und nachhaltig beeinflusst. Die SCB hatte die Linienführung über Wolhusen oder Sursee dem Gutfinden des Grossen Rates anheimgestellt. Er entschied sich für Wolhusen, weil hiefür bereits genaue Pläne vorlagen und die Linie im Volke seit längerem als «gemacht» galt. Der getroffene Entscheid zeigte sich aber bald für alle Beteiligten als äusserst folgenschwer. Der SCB war es jedenfalls vorab mehr daran gelegen, die Konzession im Kanton Luzern überhaupt für einmal zu erhalten. Als Etzel mit seinem klaren Blick die Sache in die Finger nahm, ent-

schied er sich unverzüglich für die Surseerlinie. Als er im September 1852 seinen Eisenbahnstudien oblag und zu diesem Zwecke über Bern-Solothurn-Zofingen-Willisau-Luzern-Zürich-Lenzburg-Aarau-Basel reiste, zeichnete er die Linie Olten-Luzern durch das Wiggertal über Nebikon-Wauwil-Sursee, statt über Wolhusen ein. Wären im Augenblick der Konzessionserteilung genaue Pläne der Surseerlinie vorgelegen, hätte sich der Grosse Rat in seiner überwiegenden Mehrheit bestimmt für diese Strecke entschieden. Das Volk regte sich nicht zu stark dafür. Wohl kamen im Oktober 1852 61 Vertreter der Gemeinden Dagmersellen, Egolzwil, Wauwil, Mauensee, Winikon, Kulmerau, Schlierbach, Büron, Geuensee, Oberkirch, Nottwil, Sempach, Schenkon, (Bero)Münster, Rickenbach, Neuenkirch und Sursee zusammen, um sich für die Surseerlinie auszusprechen. Auf alle Fälle müssten vor dem Entscheid genaue Pläne vorliegen, hiess es, damit man sich ein richtiges Bild machen könne. Schliesslich erwähnen diese Gemeindevertreter noch, dass sie für die allgemeinen Interessen einstünden und gegen den Oertligeist seien. Diese Denkschrift wurde am 25. Oktober 1852 dem Regierungsrat übermittelt. Sie ist aber recht lau gehalten und lässt den nötigen Schwung vermissen. Wären die Volksvertreter der erwähnten Gemeinden mit all ihrem Anhang solidarisch und energisch für die Surseerlinie eingestanden, wäre sicher schon damals das Wolhuserprojekt in Frage gestellt worden.

Als Folge der kantonalen Konzessionshoheit war nun aber trotz Genehmigung durch den Luzerner Grossen Rat, die Fortsetzung der Linie auf Aargauer Boden noch gar nicht gesichert. Und so lange sie dies nicht war, lag auch ihre Verwirklichung auf Luzerner Boden sozusagen in der Luft. — Ende 1852 besass die SCB sämtliche Konzessionen, ausgenommen für die aargauischen Strecken Olten-Murgenthal und Zofingen. Wir müssen deshalb noch ein wenig bei diesem «Fall Aargau» verweilen, weil er die damaligen Eisenbahngeschicke im Kanton Luzern nachhaltig beeinflusste. Je nach Landesgegend war der Aargau in starke Eisenbahnsphären zerrissen. Die Gegner der Linie Luzern-Olten sprachen vom «öden Wiggertal». Sie vermochte aber auch nur einen kleinen Teil des Aargaus zu befriedigen. Ganz unsympathisch wirkte die Führung über Wolhusen. Nach dem Plane Stephenson war auch eine von der Ost-West-Linie abzweigende Bahn durch das Seetal nach Luzern vorgesehen. Weil sie im Herzen des Aargaus lag, war sie ungemein populär. Die Abzweigung war in der Gegend von Lenzburg vorgesehen. Es konnte aber nur eine der beiden Linien gebaut werden. Es galt sich daher im aargauischen Grossen Rat für die «Menznauer»- oder «Seetallinie», wie sie allgemein hiessen, zu entscheiden. Letztere hatte unbestreitbar wesentliche Vorzüge. Schweizerisch gesehen lag sie zwischen Osten und Westen ziemlich in der Mitte. Baulich war sie günstiger und kürzer. Damit war sie auch finanziell vor-

teilhafter. Die Bevölkerungsdichte im Aargau war grösser. Die Rendite schien deshalb besser zu sein. Der Vereinigungspunkt Olten sei für die «Menznauerlinie» wohl günstig, könnte aber auch für die «Seetallinie» in dem Sinne vorteilhaft gestaltet werden, dass ihre Züge ab Olten bis zur Abzweigung gemeinsam auf dem Stammnetz der West-Ost-Linie geführt würden.

An der «Menznauerlinie» wurde ausgesetzt, dass sie auf der Strecke Menznau-Wolhusen wegen dem starken Gefälle mit einem Seilbetrieb, einer sogenannten «schiefen Ebene» zu errichten wäre. Bis jetzt seien keine so starken Steigungen von Lokomotiven überwunden worden. Die «schiefe Ebene» bestand im Prinzip darin, dass gefüllte Wasserwagen auf der Gefällstrecke von oben nach unten gelassen wurden und so halfen, den vollen Zug die Bergstrecke hinauf ziehen. Dadurch entstände aber, sagten die Gegner, auf der «Menznauerlinie» ein kostspieliger Betrieb. Es brauche dort stärkere Schienen, kräftigere Lokomotiven und im Winter sei mit Schneeverwehungen zu rechnen, die wiederum den geordneten Bahnbetrieb stören würden. Die «Seetallinie» käme Fr. 1 887 000.— billiger als die «Menznauer Linie». Diese kritischen Äusserungen stammen von A. Näff, Oberstleutenant, St. Gallen, der sich in einem besonderen Gutachten, datiert vom 1. Juni 1852, zugunsten der «Seetallinie» aussprach. Er schlug bereits auch Wildegg als Abzweigungsort vor. Dieser Punkt war in den vorausgegangenen Diskussionen noch nicht genau fixiert worden. Es liegt auf der Hand, die «Seetallinie» war für den Aargau viel verlockender. Wie hätte er sich da für die «Menznauerlinie» erwärmen können? Aber es gab noch etliche andere Gründe, die ein fröstelndes Klima zwischen ihm und der SCB schufen. Mit dem Entschluss, den Hauenstein zu durchbrechen, wurden andere für den Aargau wichtige Eisenbahnprojekte aufs Eis gelegt. Es waren dies: die Linie Baden-Turgi-Koblenz, die anfänglich auf dem linken, später auf dem rechten Rheinufer, Basel erreichen sollte. Der Bau der Bötzberrgbahn war wegen dem Hauenstein vorläufig ebenfalls verunmöglicht. Freudig machte sich Zürich die widerstrebenden Interessen zu Nutzen. Dadurch wurde der alte Gegensatz zwischen Basel und Zürich erneut stark verschärft. Er nahm in der folgenden Zeit Schärfe und Auswirkungen an, die kein Ruhmesblatt in der schweizerischen Eisenbahngeschichte sind. Die Reusstalbahn war ebenfalls wieder sehr populär geworden. Hiefür liess sich die SCB bereits im September 1852 für den Kanton Luzern Anschlussrechte geben. Damit war der Reusstalbahn aber ihr Ende bereitet. Gleich handelte die SCB mit dem Projekt der Bötzberrgbahn auf basellandschaftlichem Gebiet. Damit war ihr hier die Fortführung abgeschnitten. Diese Machenschaften verstimmten den Aargau schwer. Ende des Jahres 1852 waren alle Versuche zwischen der SCB und dem Aargau, zu einer Verständigung zu gelangen,

gescheitert. Jedenfalls auf Betreiben der SCB und im ureigensten Interesse, ersuchte die Luzerner Regierung in der Zeit Dezember/Januar 1852/53 den Aargau um die Erteilung der Konzession für die Strecke Zofingen-Aarburg-Olten. Die SCB drohte dem Aargau, im Falle der Konzessionsverweigerung die Linie über Bern, statt über Aarburg, auf solothurnischem Gebiet von Olten dem linken Aareufer entlang nach dem bernischen Murgenthal-Langenthal zu führen. Für die Strecke Aarburg-Luzernergrenze würde dann bei der Bundesversammlung eine Zwangskonzession verlangt. Die Linienführung nach Bern im eben angeführten Sinne hätte dem westlichen Aargau, vorab den Zofingern, sehr schlecht gepasst. Hätten sie doch so gerne die Abzweigung der Linie Olten-Bern in Zofingen, statt in Aarburg gesehen. Das «Zofinger Volksblatt» vom 7. April 1852 schreibt darüber: «Die Ortsbürgergemeinde Zofingen hat am 5. April 1852 folgende Vorschläge des Gemeinderates mit grossem Mehr angenommen:

1. Beteiligung mit einer Summe von Fr. 500 000.— an der Eisenbahn mit dem Vorbehalt, dass die Basel-Olten-Bahn, sowie die Linie Bern-Burgdorf-Langenthal-Zofingen errichtet werde. usw. Damit diese Bestrebungen Gewicht und Gehör erhielten, gelangte Zofingen mit einer Eingabe an die Luzerner Regierung. Zofingen hatte sich aus begreiflichen Gründen je und je für die SCB eingesetzt. Ihr Wortführer, Oberst Siegfried, war zugleich ein bedeutender Aargauer Politiker. Seinem Einfluss hat die SCB auf Aargauer Boden sehr viel zu verdanken. Indirekt profitierte auch der Kanton Luzern davon.

Die Führung der Bernerlinie auf solothurnischem Gebiet wäre für Zofingen und den westlichen Aargau sehr unangenehm gewesen. Das hätte nur noch mehr Aargauer für die Reusstal- und Bötzbahnprojekte begeistert. Doch endlich, im Jahre 1853, wurden die ersehnten Konzessionen für die Strecken Olten-Murgenthal und Aarburg-Luzernergrenze vom Aargau erteilt. Damit war die Eisenbahnlinie Olten-Luzern erst gesichert.

Lähmend auf die Konzessionserteilung im Aargau wirkte fast während dem ganzen Jahre 1853 das Markten um die Linienführung im Kanton Luzern. Immer und immer wieder drängte die SCB die Luzerner Regierung, nun endlich für die Surseerlinie positiv Stellung zu nehmen, weil sich der Aargau für diese Linienführung mehr erwärmte. Wie kam es überhaupt zu diesem nachträglichen Tracéwechsel? Einiges hierüber wurde bereits erwähnt. Im wesentlichen bestimmten weitreichende schweizerische und internationale Eisenbahnbestrebungen diesen Umschwung. Die nähern Tracéstudien im Jahre 1853 bewogen die SCB, die Linie ab Nebikon über Sursee nach Luzern zu bauen. Etzels Bericht erwähnt hiezu zur Hauptsache folgendes: Die Surseerlinie würde 8200 Fuss kürzer, ebenso käme ihr Kulminationspunkt 236 Fuss tiefer zu liegen, als bei der

Wolhuserlinie. Betrieblich sei daher die erstere günstiger, weil, wie schon früher erwähnt, Schneeverwehungen den Betrieb auf der Wolhuserlinie stören könnten. Im Hinblick auf die Baukosten sei die Surseerlinie viel wohlfeiler, als die Wolhuserlinie, die viel grössere Erdbewegungen, Brücken usw. erfordere. Von Nebikon bis zum Kulminationspunkt bei Menznau seien beide Linien etwa gleich. Schwierig gestalte sich eine brauchbare Lösung auf der Absenkung von der Wasserscheide bei Menznau bis nach Wolhusen. Zahlreiche Studien und Versuche seien auf dieser Strecke angestellt worden. Die von Stephenson empfohlene «schiefe Ebene» wurde von Etzel als überholt beurteilt. Als teurere, aber als bessere Lösung wurde die Anlage eines Tunnels in der Gegend des Tutensees bis Wolhusen, empfohlen. Noch schwieriger wurde die Anlage der Bahn von Wolhusen bis zur Emmenbrücke angesehen. Das «reissende Gebirgswasser» der Kleinen Emme mit ihrem Geschiebe und den wilden Zuflüssen, sowie die vielen Krümmungen würden den Bahnbau nicht nur ausserordentlich verteuern, sondern ihn auch trotz allen Vorsichtsmassnahmen für die Zukunft nicht genügend schützen. Zu den unverhältnismässig grossen Kosten der ersten Anlage kämen die Lasten des dauernden Unterhaltes. So und ähnlich wird in recht düsteren Farben das Bild des Bahnbaues durch das Tal der Kleinen Emme geschildert. Zu erwähnen bleibt noch, dass viele Landanstösser und selbst Gemeinden, den Bahnbau der Kleinen Emme entlang noch aus einem andern Grund sehr begrüsst hätten. Der Bahnbau setzte unweigerlich die Korrektion des unbändigen Wassers voraus. Das hätte manchen Grundbesitz gesichert, viele kostspielige Wuhrpflichten wären dahingefallen. Der Gesamtaufwand der Wolhuserlinie wurde gegenüber der Surseer auf Fr. 3 400 000.— veranschlagt. Diese Summe wurde von der SCB als von «ungeheurem Umfang» taxiert. Es waren aber nicht nur technische Gründe, die zur Abkehr von der Wolhuserlinie bewogen. Sicher ebenso wichtig, wohl noch entscheidender war die möglichst direkte Führung der Linie, um dadurch die Strecke zu verkürzen und somit einen möglichst grossen Vorsprung im Kampf um den Gotthard zu gewinnen. Bereits im Jahre 1852 wurden zwischen Vertretern der SCB und einflussreichen Männern aus den Kantonen Luzern und Uri Besprechungen wegen einer Gotthardbahn geführt. Daraufhin wurde schon im November beim Kanton Uri ein Konzessionsgesuch für die Strecke Flüelen-Göschenen eingereicht. Das waren wohl vorläufig mehr Schachzüge, um im Tessin Stimmung für den Gotthard zu machen und die Ostalpenprojekte zu lähmen. Dahinter stand aber doch das unbeirrbar Ziel der Basler Eisenbahnmänner, sich den Gotthard für später zu sichern. Bahndirektor Speiser, der spätere Präsident der SCB, schrieb schon am 7. Sept. 1852: «Mein Auge geht nach Süden — aber noch weiter als Luzern, dort liegt unsere Zukunft!» Diesen grossen Ueberlegungen diente die Führung der Linie über

Sursee. Luzern fand in Josef Zingg einen ganz hervorragenden Förderer und Vertreter der Gotthardbahnbestrebungen. Die Mehrheit der Luzerner trat aber nur schleppend auf die Abänderung der Linie über Sursee ein.

Am 11. Juni 1853 beschloss dann der Grosse Rat, dieses Geschäft erst endgültig zu beschliessen, wenn die genauen Vermessungen für beide Linien vorlägen. Für die SCB ging dadurch inzwischen im Tessin kostbare Zeit verloren. Und doch galt es nach wie vor mit allen verfügbaren Mitteln den schon beinahe ausgereiften Plänen einer Ostalpenbahn den Riegel zu schieben. Das konnte nur wirksam geschehen, wenn die SCB mit ihrer Zufahrtslinie nach Luzern freie Hand hatte, finanziell von der teureren Menznauerlinie entlastet war und infolgedessen im Tessin greifbar, das heisst mit einer Kautionsleistung, wirksam auftreten konnte. So argumentierte mindestens, sicher mit gutem Recht, die SCB. Sie wäre aber mit ihren Bestrebungen dennoch zu spät gekommen, wenn nicht andere, stärkere Umstände das Ostalpenbahn-Projekt bis auf weiteres verunmöglicht hätten.

(Fortsetzung im nächsten Heft)