Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 50 (1992)

Artikel: Projekt einer Pferdebahn Wolhusen - Willisau - Wauwil/Nebikon
Autor: Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718360

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: 11.07.2025

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

Projekt einer Pferdebahn Wolhusen – Willisau – Wauwil/Nebikon

Hans Marti

Wer den obigen Titel liest, könnte sich erstaunt fragen, ob das tatsächlich einst Wirklichkeit gewesen sei. Sie war es! Nur zu leicht neigen wir dazu, die Eisenbahn und deren Entwicklung aus der heutigen Sicht zu begreifen, und übersehen deren Anfänge – die Kinderschuhe. Dazu gehören die Pferdebahnen, die es einst da und dort in Europa gab. Im allgemeinen handelte es sich lediglich um Nebenlinien. Als die Eisenbahn im ersten Drittel des letzten Jahrhunderts aufkam, wurde noch weitgehend alles nach den herkömmlichen Massen des Strassenverkehrs beurteilt. Das neue Verkehrsmittel musste sich erst langsam einbürgern. Es musste aber auch technisch weiterentwickelt werden.

Verglichen mit den damals üblichen Verkehrsmitteln, bedeutete es aber bereits einen gewaltigen Fortschritt, wenn fortan Personen in grosser Zahl und Güter mit viel höheren Gewichten als bis anhin, und erst noch um einiges schneller, neu auf der Schiene statt auf der Strasse befördert werden konnten. Auch wenn das bloss mit Zügen, die von Pferden gezogen wurden, geschah. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters mochte diese Art Beförderung gelegentlich kostengünstiger gewesen sein. Aber auch das änderte bald.

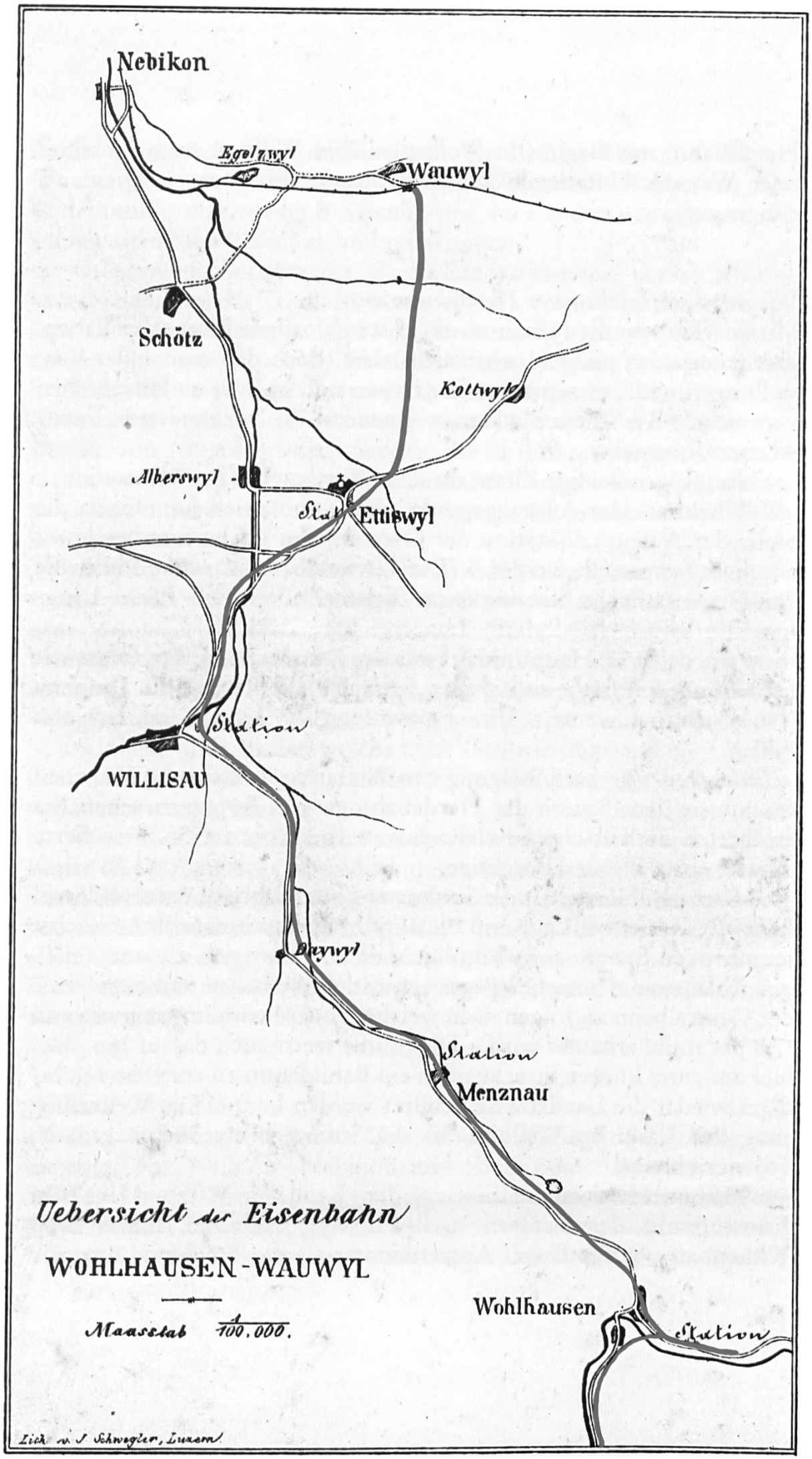
Es verwundert daher nicht, wenn an der Schwelle des revolutionären neuen Verkehrsmittels da und dort Pferdebahnen gebaut wurden. Eine solche, die erste Eisenbahn Österreichs überhaupt, entstand zwischen Linz und Budweis (eine bedeutende Stadt in Südböhmen). Erbaut wurde sie zwischen 1825–1832. Sie diente der Salzversorgung Böhmens. Fast gleichzeitig (1825) fuhr die erste mit Dampf betriebene Eisenbahn zwischen Darlington und Stockton (England). Lange Zeit wurden auch Strassenbahnen mit Pferden gezogen. Die erste dieser Art wurde 1852 in New York in Betrieb genommen. Bald folgten

solche in allen wichtigen Städten Europas. Auch in Zürich fuhr um 1900 noch munter das Rösslitram.

Um 1860 entstand auch bei uns die Idee, eine Pferdebahn zu erstellen. Sie sollte von Wolhusen (damals immer Wohlhausen geschrieben) über Willisau nach Nebikon, oder noch besser nach Wauwil, gebaut werden. Sie war als Anschlussbahn zur Hauptlinie Olten–Luzern gedacht, welche von der Schweizerischen Centralbahn (SCB) betrieben wurde. Die Initiative zum Bau einer «Pferdebahn Wohlhausen–Willisau–Nebikon resp. Wauwil» kam hauptsächlich von Willisau. Diese Region kam sich verschaukelt vor, weil diese Hauptlinie vom Grossen Rat zuerst über Wolhusen–Willisau konzessioniert worden war (1852) und ein Jahr später auf hartnäckiges Betreiben der SCB schliesslich über Sursee gebaut wurde. Wie war es zu diesem Streckenwechsel gekommen? Eine Eisenbahnlinie von Luzern über Wolhusen nach Willisau und das Wiggertal hinab war fast von Anfang an als der geografisch natürlichste Weg angesehen worden. Zudem glaubte man, mit dieser Richtung einem grossen Lokalverkehr (Entlebuch, Luzerner Hinterland usw.) dienen zu können. Die SCB war da anderer Meinung. Anfänglich war es ihr vor allem darum gegangen, vom Kanton Luzern die Konzession zu erlangen, um später die wirklichen Absichten durchzusetzen.

Einerseits kamen beim nähern Studium des Trassees der Wolhuser Linie gewisse technische und betriebliche Schwierigkeiten (starke Steigung zwischen Wolhusen Richtung Menznau, teurer Verbau der Kleinen Emme) deutlicher zum Vorschein als anfänglich gemeint wurde. Andererseits, und das gab den Ausschlag, war die Linie über Sursee ein paar Kilometer kürzer. Und sie sollte möglichst direkt geführt werden. Ziel der SCB war von Anfang an nicht eine Lokal- sondern eine Transitbahn; bereits mit Blick auf den Gotthard und Italien. Luzern sollte dabei der Umschlagplatz sein. Unter dem mächtigen Druck der SCB musste deshalb der Grosse Rat im Herbst 1853 die Konzession zugunsten der Linienführung über Sursee ändern. Das hatte für das gesamte Amt Willisau und seine Umgebung bis auf den heutigen Tag Folgen.

Eine dieser Folgen war, dass Willisau während Jahrzehnten bis zum Ersten Weltkrieg hartnäckig versuchte, einen Eisenbahnanschluss an die SCB, sei dies in Wauwil oder Nebikon, zu realisieren. Der erste Schritt dazu war, wie bereits erwähnt, das Projekt einer


Nebikon
Egolzwyl
Wauwyl
Schötz
Kottwyl
Alberswyl
Ettiswyl
Station
WILLISAU
Station
Menznau
Wohlhausen
Station
Uebersicht der Eisenbahn
WOHLHAUSEN-WAUWYL
Maasstab 1/100.000.
Lith. v. J. Schwegler, Luzern.

Pferdebahn, mit Beginn in Wolhusen über Willisau nach Nebikon oder Wauwil. Unterlagen aus dem Staatsarchiv Luzern zeigen da einiges auf.

Wie sah das Projekt einer Pferdebahn aus?
Mit ihr glaubten die Initianten ein kostengünstiges Projekt zu haben, das, wenn auch nicht Höchstansprüchen, doch den damaligen Vorstellungen und Erwartungen im grossen und ganzen zu entsprechen vermochte. Als Trassee waren weitgehend die vorhandenen Landstrassen vorgesehen.

Nachfolgend einige Zitate aus dem Wortlaut der Projektstudie: «Wohlhausen. Der Ausgangspunkt von Wohlhausen konnte, da die Stelle der Aufenthaltsstation der Ostwestbahn noch nicht bestimmt ist, nicht festgestellt werden.» (Die Ostwestbahn war eine Linie, die von Neuenstadt [La Neuveville am Bielersee] über Biel–Bern–Langnau–Entlebuch–Wolhusen–Luzern–Zug–Zürich 1857 konzessioniert worden war. Hauptinitiant war der Kanton Bern. Aus finanziellen Gründen konnte einstweilen lediglich die Strecke bis Langnau [1864] eröffnet werden. Ihre Fortsetzung bis Luzern erfolgte erst 1875.)

Wegen der grossen Steigung von Wolhusen in Richtung Menznau machte sie den Planern der Pferdebahn grosses Kopfzerbrechen. Sie erachteten deshalb das bereits schon vorher von der SCB studierte Trassee ebenfalls als das richtige.

Menznau. Hiezu hält die Studie zur Linienführung unter anderem fest: «...welche bis Laui und bis über Menznau hinaus ihren höchst ungünstigen Steigungsverhältnissen allein schon sich als untauglich zur Anlage eines Schienenweges erweist, zu verlassen und dem Tracé der Centralbahn zu folgen nach welcher eine Maximumssteigung von 17,8 per mille erhalten wird.» Die Studie weist auch darauf hin, dass hier auf einer kurzen Strecke noch ein Bahndamm zu erstellen sei, bis dann wieder die Landstrasse benützt werden könne. Die Weiterführung der Linie bis Willisau, so die Studie, bringe keine grossen Schwierigkeiten.

Willisau. Hier war die Linie von der «Krone» in Willisau, «bis zum Knotenpunkt der Strassen nach Hutwyl, Nebikon, Sursee und Widenmatt» vorgesehen. Ausserdem war «die Steigung über die

Buchwiggerbrücke» zu mildern und die Brücke über die Wigger (Enziwigger) zu verbreitern. Ab der Widenmatt, vorbei an der Widenmühle, war wieder die Benützung der Landstrasse geplant, die jedoch um 6 Fuss (1,8 m) zu verbreitern war.

«Alberswyl. Viel günstiger als die Landstrasse von hier bis Schötz, ist auf jeden Fall das Tracé der Centralbahn, welches bei den günstigsten Terrainverhältnissen, also verhältnismässig geringen Baukosten, den zweimaligen Übergang über die Wigger, welche beide, namentlich aber derjenige bei Alberswyl, die ungünstigsten Steigungs- und Krümmungsverhältnisse darbieten, vermeidet, eben so die Strassenstrecke von Alberswyl nach Schötz, die in ihrem jetzigen Zustande nichts weniger als zur Aufnahme eines Schienengeleises geeignet ist; sie müsste denn nach dem im Längenprofil angegebenen Weise korrigiert werden.»

«Schötz. Von Schötz kann die Pferdebahn bis zur neuen Bahnhofstrasse wieder auf die Landstrasse verlegt werden, in dem die Steigungen derselben ziemlich günstig sind.» Einschränkend wird dann bemerkt, dass die Strassenbreite aber recht unterschiedlich sei, was einer auf die Befürfnisse der Bahn angepassten Verbreiterung rufe. «Ungünstig zu dieser Verbreiterung sind die zu beiden Seiten der Strasse fliessenden Bäche, welche zum Theile verlegt und die Unzahl der sich auf dieser Strecke befindlichen Conlisen (?), welche alle verlängert werden müssen.»

«Nebikon. Der Umstand, dass die Bahnhofstrasse auf nur 18 Fuss Breite (5,4 m) angelegt ist und zu deren Erstellung zu beiden Seiten ziemlich tiefe Füllgruben ausgebeutet wurden, was eine Verbreiterung bedeutend vertheuert; ferner dass die Gitterbrücke über die Wigger ebenfalls verbreitert werden müsste, wofür die Eisenkonstruktion nicht berechnet ist, lässt auch hier die Erstellung einer neuen Fahrbahn wünschen.»

Willisau – Wauwil

«Willisau. Die Linie Willisau – Wauwil verfolgt dieselbe Richtung wie diejenige von Willisau – Nebikon und gilt für sie Alles oben angeführte.» Mit der Abweichung freilich, dass sie sich leicht unterhalb der Wydenmühle Ettiswil zuwendet. Hier war auf einem Teilabschnitt die Landstrasse als Trassee vorgesehen, selbst durch das Dorf. Aus der

Projektstudie vernehmen wir auch, dass damals die Strasse von Ettiswil nach Wauwil erst im Planungsstadium war. Danach sollte sie 20 Fuss breit werden (6 m). Um zusätzlich auch noch das Bahntrassee aufnehmen zu können, wurde vorgeschlagen, sie mit 24 Fuss Breite (7,2 m) anzulegen. Da kurz nach Ettiswil in Richtung Wauwilermoos eine hügelige Kuppe zu überqueren war, musste ein Geländeeinschnitt eingeplant werden. Ansonsten hätte sich auf diesem Abschnitt eine Steigung von 49‰ ergeben, die für eine «Pferdebahn untauglich» gewesen wäre, führen die Projektverfasser aus. Es sei deshalb «das angenommene Maximum 26 oder 25 p. mille zu reduciren». Erwähnt wird ferner auch, dass man in dem tiefern Einschnitte ein «schätzbares Beschotterungs-Material» für das Steinbett der Strasse finden werde. Wir vernehmen, dass das Land für die Strasse durch das Wauwilermoos teils bereits expropriert wurde. Ein zusätzlicher Erwerb, bestimmt für die Verbreiterung wegen des Bahntrassees, würde nicht mehr zu viele Schwierigkeiten bieten, wird weiter angetönt.

«Wauwyl. Von dem Rohnkanal bis zur Station eignet sich die Wauwiler Feldstrasse in einer Länge von 4500 Fuss (1,35 km) nach einigen kleiner Correctionen und einer guten Gaussirung ebenfalls ganz wohl für die Aufnahme eines Schienengeleises.»

Welche Gründe sprechen für und gegen die Varianten Willisau–Nebikon und Willisau–Wauwil?

Dazu: «Die Vergleichung der Linien Willisau–Nebikon und Willisau–Wauwyl zeigt: dass letzterer Weg um mehr 1400 Fuss (420 m) kürzer ist. Es ist dies ein Vortheil, der nicht nur für die Hauptanlage sondern auch für den Oberbau und den Betrieb höchst wichtig ist. Zweitens ist aus der Tabelle (siehe nachfolgend oben) ersichtlich, dass bei letzterer Linie eine grössere Strecke direct, und eine grössere Strecke mit bloss theilweiser Correction erstellt werden kann und dass selbst bei der Annahme es werde die Wauwyler Strasse nicht gebaut, also jene 8000 Fuss (2,4 km) zu dem neu zu construierenden Unterbau gezählt, dennoch die neu zu erstellende Strecke auf dieser Linie kürzer ist als auf derjenigen von Willisau–Nebikon.» Welchen Einfluss diese Umstände auf die Kosten der Erstellung haben, wird in den folgenden Berechnungszusammenstellungen aufgezeigt.

Kostenberechnung Expropriation

Linien	*Neuer Unterbau Fr.*	*Theilweiser Unterbau Fr.*	*Bahnhöfe Ausweichung Fr.*	*Total Fr.*
Wohlhausen–Willisau	10000	1000	3080	14080
Willisau–Nebikon	15100	4900	5320	25320
Willisau–Wauwyl	4600	6600	5320	16520

Pferdebahn in Frage gestellt

Die erwähnte Projektstudie datiert vom August 1861. Während sie sich ausschliesslich mit der Pferdebahn und vorwiegend mit ihrem Trassee befasst, handelt eine andere Studie von der «ganzen» in Planung begriffenen Eisenbahn. Erst damit bekommen wir eine eigentliche Vorstellung von ihr. Dieses Gutachten, wenn wir es so nennen wollen, stellt die Zugförderung mit Pferden kritisch in Frage und rückt dafür jene mit Lokomotiven in den Vordergrund. Ferner ist von einer Fortsetzung der Linie von Willisau bis Wolhusen nicht mehr die Rede. Die Variante Willisau–Nebikon ist ebenfalls ausser Traktanden gefallen. Was sagt uns dieses Gutachten?

«Der Voranschlag für eine Eisenbahn von Wauwyl nach Willisau ist für den Fall eines Lokomotivbetriebes berechnet. Die Pferdebahnen werden beim jetzigen Stande der Technik bei öffentlichem Personen- und Güterverkehr stets seltener ausgeführt, da sie durch ihre Leistungen sowohl in der Zugkraft als in der Geschwindigkeit den jetzigen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs nicht mehr entsprechen. Auch sind die Betriebskosten einer Pferdebahn *kostbilliger* als mit Lokomotivbetriebe. Ein Beleg hiefür sind die auf der Strecke: Budweis–Linz gemachten Erfahrungen in der ehemaligen Pferdebahn, deren Leistung, in kurzem angedeutet ergab:

Jährlicher Unterhalt eines Pferdes (inclusive Fuhrmann) = Fr. 1380.–, Zugkraft eines Pferdes auf horizontaler Bahn und Flachschienen 30 Zentner mit 13 Kilometer Geschwindigkeit per Zeitstunde. Die Leistung nimmt aber mit der Steigung der Bahn wesentlich ab.

bei Steigung	horizontal	5	10	20	*per mille*
die Leistung =	1	0.50	0.42	0.26	

Da nun laut vorliegendem Nivellement die Steigung vom Wauwyler-Moose nach Willisau des Verhältnis von 10 per mille meistens überreicht, so steht die Leistung des Pferdes unter 42% der Leistung auf horizontaler Bahn, & reduzirt sich sogar und 26% bei der Steigung zum Ettiswiyler-Einschnitt. Ein solches Verhältnis wäre wohl nicht geeignet, dem bisherigen Betriebe auf den gut erhaltenen Landstrassen von Willisau nach Sursee & Nebikon eine sichere Conkurrenz zu bieten. Aus diesem Grunde wurde eine nochmalige Berechnung der Pferdebahn nicht vorgenommen.

Richtung der Linie

Die Linie beginnt auf dem Stationsgeleise in Wauwyl, wendet sich in einer Curve von R = 800' gen (diese Zahl entspricht offenbar dem Masse des Radius, der 800 Fuss [240 m] gleichzusetzen ist) die Moosstrasse, der sie bis zum Übergang über die Rohn parallel folgt, zieht sich in gerader Richtung westlich vom Mooshof aufwärts auf den Ettiswyler-Hügel, durchzieht das Dorf Ettiswil in einzelnen Curven bis zur Station gleichen Namens, folgt von da in gerader Richtung nach der Wyden-Mühle & steigt von da in der Nähe der Landstrasse nach Willisau hinauf.

Die Gesamtlänge der Bahn ist 8,7 Kilometer. Die Steigungen variren von 0 bis 25 per mille. Der kleinste Krümmungshalbmesser für Curven beträgt = 800' (siehe gleiche Angaben hiezu oben!).

Die Steigung von 25 per mille kommt nur einmal auf einer Länge von blos 1700' (= Fuss = 510 m) bei der nördlichen Seite des Ettiswiler-Einschnittes vor, & wurde deswegen so gewählt, um die auszuhebende Erdmasse zu reduziren. Es ist diese Steigung nicht als etwas den Betrieb-Störendes zu betrachten, da die Massen-Güter wie Stein & Holz in der Richtung von Willisau–Wauwyl in abwärts gehender Richtung passiren.

Stationen

Die Stationen befinden sich zu Wauwyl, Ettiswyl und Willisau. Das Stationsgebäude der S.C.B. (Wauwil) 873,00 Höhe über dem Nullpunkt des Rheinpegels bei Basel, wird als gemeinschaftlich angeordnet & es bedarf blos noch eine Lokomotiv- & Wagen-Remise. Hiezu eine kleine Haltstelle im Ettiswyler-Moos für Torfverladung, bestehend in einem Seitengeleise, ein Torfkrahnen & einer Bude für den Wärter.

Die Station Ettiswyl (914,65 = Schwellenhöhe) befindet sich auf der südöstlichen Seite des Dorfes an der Hauptstrasse nach Grosswangen & Buttisholz.

Die Station Willisau (1031,87 = Schwellenhöhe) konnte wegen des starken natürlichen Gefälles des Terrains nicht auf der Nordseite des Städtchens projektirt werden, um einestheils massenhafte Auffüllungen zu ersparen, & anderseits vor Überbordung der Wigger gesichert zu sein. Sie ist daher von der Ostseite des Städtchens, an die Menznauer-Strasse, projektirt, wo das Terrain günstigere Anlage bietet.

Technische Einheiten

Die Bahn Wauwyl–Willisau ist eine Zweiglinie der Hauptlinie Luzern–Basel, & reiht sich als solche in die Rubrik der sekundären Bahnen. In dieser Eigenschaft kommt ihr zum Zwecke der Ökonomie Reduktionen an allen Normal-Massen der Hauptbahnen zu, mit einziger Ausnahme der Spurweite. Die Spurweite bleibt allein dieselbe, nämlich = 14 Fuss 8½ Zoll englisch oder = 4,784 Schweizermass (= 143,5 cm).

Kunstbauten

Mit Ausnahme der zweimaligen Wigger-Überbrückung der Buchwigger, des Rothbaches & der Rohn kommen Kunstbauten von untergeordneter Grösse vor. Es sind meist Durchlässe von 1–3' (= Fuss) Lichtweite. Mit Ausnahme der Wiggerbrücke sind sämmtliche Kunstbauten aus Holz konstruirt. Die Fundation im Moos besteht in Anlage eines schweinenden Rostes. Durch diese Holzkonstruktionen werden die Baukosten der Kunstbauten unter 30% für Mauerwerk reduzirt.

Hochbauten

Die Stationsgebäude sind einfache kleine Gebäude aus Riegelwänden ohne Wohnung, bestehend in einem Wartzimmer gemeinschaftlich für alle Klassen, einem Gepäck- & Cassenbüreau, einem Zimmer für den Weichen- oder Stationswärter, einer Inventarkammer & ein Anbau von Bretterwand für den Güterschuppen. Die Wärterhäuser enthalten keine Wohnungen, sondern sind blosse Buden mit einer Abtheilung für Verschluss des Werkzeuges. Die 2 Wagenremisen, von denen eins in Wauwyl, das andere in Willisau projektirt ist, sind bloss

Bretterhütten mit steinernem Sockel. Die Lokomotivremise an den beiden Endstationen haben die Seitenwände aus Backsteinen zum bessern Schutz gegen Frost im Winter.»

Es folgen dann noch einige Hinweise zum Oberbau, das heisst, wie die Schienen und Schwellen und deren Befestigungsarten aussehen.

Fahrmaterial

«Für die blos 2 Stunden lange Linie genügen 2 Maschinen, wovon eine im Dienste, die andere in Reserve. Die Maschinen sind, nach Art der Bülach'schen Linie, kleine Tendermaschinen von 340 Zentner Gewicht mit zwei Achsen, die gekuppelt sind. Das ganze Gewicht ist demnach Adhäsionsgewicht. Eine solche Maschine schleppt eine Bruttolast von 2000 Centnern mit 20 Kilometer Geschwindigkeit in der Zeitstunde. Personenwagen sind nach dem System der Zürich–Luzerner-Linie jedoch mit kürzerem Radstande von blos 12' (Fuss), statt 16' angenommen. Es sind 4 Stück welche blos II. & III. Klasse enthalten. Abtheilung für I. Klasse befinden sich keine. Die Gepäckwagen bestehen in blos 2achsigen Güterwagen & sind 2 Stück, wovon 1 im Dienste, das andere in Reserve angenommen. Güterwagen können wegen der Kürze der Linie keine angeschafft werden. Da die Waaren meistens auf die Hauptlinie Basel–Luzern übergehen, so sind die Güterwagen der SCB zu benutzen & deren Verwendung per Achsenkilometer der Bahngesellschaft zu vergüten.

Betriebsführung

Der Betrieb dieser Zweiglinie geschieht in ökonomischer Weise durch die Verwaltung der Hauptlinie, somit durch die Administration der SCB.

I. Die allgemeine Verwaltung erfordert in diesem Falle kein besonderes Personal.

II. Die Bahn-Unterhaltung unter der Aufsicht des Bahn-Ingenieurs der Linie Luzern–Aarburg erfordert 1 Bahnmeister, 3 Bahnwärter, 2 Stationswärter & 2 Weichenwärter. Hierzu gesellen sich die nöthigen beständigen Arbeiter.

III. Expedition. Für die Station Wauwyl ist der Vorstand der SCB gemeinschaftlich. Für die Torfstation & Station Ettiswyl übernimmt der Stationswärter den Expedientendienst. Für die Station Willisau allein ist ein besonderer Einnehmer zu bestimmen.

IV. Der Fahrt & Maschinendienst geschieht durch die Verwaltung der SCB. – Fahrpersonal besteht im Dienste in:
1 Locomitivführer
1 Heizer
1 Kondukteur

Die Reparaturen der Maschinen und Wagen finden in der Hauptwerkstätte Olten statt.

Der Bahnunterhaltungs-, der Expeditions- & Fahrdienst ist demnach auf die äusserste Grenze der Einfachheit & Ökonomie gestellt.»

Weil bei diesem Bahnprojekt auf der grössten Sparflamme gekocht wurde, konnte sich die Bevölkerung nur beschränkt dafür erwärmen. Und wie wir alle wissen, kam es nicht zustande. Dennoch rissen die Bestrebungen von Willisau, eine Verbindung mit der SCB zu verwirklichen, nicht ab. Dies selbst dann nicht, als 1895 die Huttwil–Willisau–Wolhusen-Bahn (HWB) eröffnet worden war. Zum Anschluss an sie – zumeist «Hinterländerbahn» genannt – sollte jetzt eine Linie nach Sursee entstehen, als Fortsetzung der Suhrentalbahn. Zugleich wollte man nun Willisau über Sursee mit der SCB verbinden. Dazu gibt der «Allgemeine Bericht zum Projekt für eine Eisenbahn von Sursee nach Willisau» einige interessante Hinweise, vor allem auch bezogen auf die Pferdebahn von Wauwil nach Willisau.

«Schon wenige Jahre nach dem Bau der Schweizerischen Centralbahn von Olten über Sursee nach Luzern, machte sich im Luzerner Hinterlande das Bedürfnis geltend, besser mit dem neuen Verkehrsstrang verbunden zu werden. Von jeher vollzog sich der Verkehr des genannten Landesteiles, der Hauptsache nach, auf den Strassen zwischen Zofingen und Sursee. Um beiden Richtungen Rechnung zu tragen, wurde in den sechziger Jahren die Strasse von Ettiswil über das Wauwiler-Moos nach Station Wauwil, als dem nächsten Anknüpfungspunkt mit der Centralbahn, gebaut. Die Hoffnungen, welche man auf diese Strassenverbindung setzte, gingen nicht in Erfüllung: der Verkehr konnte nicht nach Wauwil konzentriert werden. Später glaubte man mit einer Pferdebahn von Willisau aus über Ettiswil nach Wauwil dem Publikum dienen zu können. Die betreffenden Initianten hatten sich aber getäuscht: das Volk verlangte nicht nur ein Verkehrsmittel für die Personen, sondern auch für die Güter.» Hier scheint letzteres falsch gewichtet zu sein. Gemäss den einschlägigen Akten und wie oben auch ausgeführt, wurde dem Güterverkehr der Linie

Wauwil–Willisau recht grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Offenbar war das den Initianten einer Sursee–Willisau-Bahn nicht mehr bekannt, und sie verfolgten vermutlich auch gewisse Tendenzen, um das von ihnen verfochtene Projekt dem Volke schmackhafter zu machen.

Schlussgedanken

Abschliessend sei festgehalten, dass das Projekt einer Pferdebahn von Wauwil nach Willisau beziehungsweise Wolhusen, mit einer Variante nach Nebikon, ganz ein Kind seiner Zeit war. Wenn, wie eingangs vermerkt, da und dort solche Bahnen betrieben wurden, so waren sie doch nicht die Regel. Und erst recht nicht in der Schweiz. Wohl gab es sie – sozusagen en miniature – bei Tunnelbauten, wo die Rollbahnen durch Pferde gezogen wurden. So auch beim Staltentunnel zwischen Altbüron und Ebersecken (1874/75). Doch das entspricht nicht dem, was wir unter einer Eisenbahn verstehen. Dagegen waren solche «Tunnelbahnen» beim Salz- und Bergwerksbau schon recht früh in Betrieb, längst bevor es eine eigentliche Eisenbahn gab.

Sie gaben später den Anstoss zum Bau eigentlicher Pferdebahnen für den Personen- und Güterverkehr, wie sie auch durch das Wauwilermoos vor rund 130 Jahren geplant war. In jedem Fall war das für unsere Gegend und weit darüber hinaus, ein höchst bemerkenswertes Ereignis, dem heute Seltenheitswert zukommt. Deshalb und weil es vollständig vergessen ist, verdient es, der Nachwelt als wichtige Reminiszenz überliefert zu werden.

Quellen:

Akten Staatsarchiv Luzern, Schachteln 37/521, 37/505 C, «Allgemeiner Bericht zum Projekt für eine Eisenbahn von Sursee nach Willisau».

Weissenbach, Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Erster Teil. Druck und Verlag Orell Füssli, Zürich, 1913.

Der Grosse Brockhaus. Leipzig, 1933.