Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal

Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal

Band: 77 (2020)

Artikel: Vom Abstellgleis zum Wachstumsmotor : die "Kriegsschlaufe" - ein Kuriosum im SBB-Netz

Autor: Zumbühl, Daniel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-853298

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: 09.07.2025

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

Die «Kriegsschlaufe» (im Vordergrund) führt mitten durch die Baumschule Haller. Im Hintergrund befährt im Juni 2005 ein Schnellzug die Stammstrecke Olten–Luzern.

Ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme der «Kriegsschlaufe» sind die Spuren der Bauarbeiten noch deutlich zu sehen. Die Warntafel zeugt von der für die Bevölkerung neuen Situation.

Vom Abstellgleis zum Wachstumsmotor

Die «Kriegsschlaufe» – ein Kuriosum im SBB-Netz

Daniel Zumbühl

Die so genannte «Kriegsschlaufe» bei Aarburg ist im Streckennetz der SBB ein Kuriosum. Anfangs des Zweiten Weltkriegs aus strategischen Gründen entstanden, schlummerte sie jahrzehntelang ungenutzt vor sich hin, bis Ende 2004 das Konzept «Bahn 2000» sie aus dem Dornröschenschlaf wachküsste. Seither ist sie als Abkürzung für die Interregio-Züge zwischen Luzern und Bern nicht mehr wegzudenken.

Das genaue «Geburtsjahr» der «Kriegsschlaufe» ruht im Dunkeln. Die Fachwelt ist sich uneinig, wann sie erbaut wurde: von Februar bis September 1940, im Herbst 1940, 1941 oder erst 1943? Gesichert scheint lediglich, dass die einspurige Verbindungslinie zwischen den SBB-Strecken Luzern–Olten und Olten–Bern unmittelbar nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs von der Schweizer Armeeführung, offenbar auf Initiative von General Henri Guisan, in Auftrag gegeben wurde. Die Bauabteilung der SBB-Kreisdirektion II in Luzern bewilligte für das Projekt einen Kredit von 197'000 Franken. Der Quadratmeter Land kostete damals nur wenige Franken – heute kaum mehr vorstellbar.

Wenn der Bahnknotenpunkt Olten bombardiert worden wäre …

Für den Bau der Verbindungslinie waren strategische Gründe massgebend. Olten war und ist auch heute noch ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, und das nicht nur für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr und deshalb auch ein wunder Punkt im Schweizer Bahnnetz. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs lag die Befürchtung nahe, dass dieser Bahnknotenpunkt bei einem Angriff als einer der ersten bombardiert worden wäre. In diesem Fall wäre sofort ein grosser Teil des Schweizer Bahnnetzes zusammengebrochen. Da bot sich bei einem Ausfall von Olten eine Spange bei Aarburg als Alternative für die Verbindungen Bern–Luzern und Bern–Zürich an, Letztere via Spitzkehre in Zofingen und weiter über die Nationalbahnstrecke Richtung Suhr–Lenzburg.

Aus naheliegenden Gründen der Geheimhaltung wurde der Bau der 830 Meter langen Verbindung, der mit gebrauchtem Schienen- und Schwellenmaterial erfolgte, nicht an die grosse Glocke gehängt. Bis heute findet man in der Fachliteratur nur spärliche Informationen über die «Kriegsschlaufe». Sie war auf der Ostseite ans Streckengleis Olten–Luzern angeschlossen. Am westlichen Ende indessen befand sich lediglich ein Prellbock. Die Weiche für den Anschluss lag dort immerhin in Teilen zerlegt in einem Gebüsch versteckt zum kurzfristigen Einbau für den Notfall bereit. Dieser trat aber glücklicherweise nie ein, und nach dem Zweiten

Weltkrieg wurde die «Kriegsschlaufe» jahrzehntelang als Abstellgleis für Güterwagen gebraucht. Ausserdem diente sie Kindern als Spielplatz und beherbergte allerlei Kleingetier.

Mit relativ wenig Geld 20 Minuten weniger Fahrzeit

Der Dornröschenschlaf der «Kriegsschlaufe» dauerte bis in die Neunzigerjahre, als sich das Angebotskonzept «Bahn 2000» der SBB mitten in der Umsetzungsphase befand. Da tauchte die Idee auf, dass man das beinahe vergessene Verbindungsgleis reaktivieren könnte, um die Linie Luzern–Olten an die Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten anzuschliessen und so eine direkte Interregio-Verbindung zwischen Luzern und Bern (–Genf Flughafen) zu schaffen. Da dadurch der zeitraubende Richtungswechsel beziehungsweise das Umsteigen im Knoten Olten entfiel, liess sich die Fahrzeit zwischen Luzern und Bern auf diese Weise um statte 20 Minuten von 80 bis 86 auf noch rund 60 Minuten reduzieren – auf ein Mass, wie es das Knotenprinzip von «Bahn 2000» erforderte und die damaligen Schnellzüge Luzern–Bern via Entlebuch und Emmental niemals erreichen würden.

Die «Kriegsschlaufe» erwies sich dabei als Glücksfall, da ja das Trassee bereits vorhanden war und es deshalb auch keine langwierigen Bewilligungs-, Einsprache- und Enteignungsverfahren brauchte. Gleisunter- und -oberbau mussten aber komplett neu erstellt, das von Pflanzen ziemlich überwucherte Trassee ausgeholzt, die alten Fahrleitungen und das Gleis ersetzt werden. Die Bauarbeiten für die Inbetriebnahme der weiterhin einspurigen Verbindungslinie begannen mit dem Spatenstich am 10. September 2002. Werner Müller, Gesamtprojektleiter der «Bahn 2000»-Neubaustrecke, würdigte damals das Werk als «wichtigen Link im SBB-Netz». Kaum eine andere Investition in ähnlicher Höhe bringe so schnell so viel Kundennutzen. Die Baukosten betrugen zehn Millionen Franken.

Interregio-Züge fahren mitten durch die Baumschule

Mit dem grossen «Bahn 2000»-Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 konnte die neue Verbindung, die mitten durch die Baumschule Haller führt, in Betrieb genommen werden. Ihre Feuertaufe erlebte sie aber schon im September 2004, als aufgrund einer Fahrleitungsstörung in Tägertschi BE die Interregio-Züge Luzern–Bern über die «Kriegsschlaufe» umgeleitet wurden. Seither befährt pro Stunde je ein Interregio-Zug in beide Richtungen die Verbindungslinie – wegen ihres relativ engen Kurvenradius von 300 Metern mit bescheidenen 80 km/h im Vergleich zu Tempo 200 auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist.

Im Juni 2005, ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme, durchfährt die grösste betriebsfähige Dampflok Europas die «Kriegsschlaufe», die französische 241 A 65.

Der damit ermöglichte Angebotsausbau mit direkten Zügen zwischen Luzern und Bern und einer Fahrzeit von einer Stunde darf als Quantensprung bezeichnet werden. Dieser Quantensprung sorgte namentlich in Sursee und Zofingen, wo die Interregio-Züge halten, in den vergangenen Jahren für einen spürbaren Entwicklungsschub, der wiederum zu einer Nachfragesteigerung führte. Deshalb soll das Angebot auch weiter ausgebaut werden: Der Bahn-Ausbauschritt 2025 sieht für die Interregio-Verbindung Luzern–Bern (–Genf Flughafen) den Halbstundentakt vor – natürlich über die «Kriegsschlaufe»!

Adresse des Autors und Fotografen:
Daniel Zumbühl
Centralstrasse 18
6210 Sursee

Zum Autor:
Daniel Zumbühl studierte Betriebswirtschaft an der Universität Freiburg i. Ue. Parallel dazu betätigte er sich bei verschiedenen Medien als freier Journalist. Seit 2003 ist er Redaktor bei der Surseer Woche AG. Der öffentliche Verkehr und insbesondere die Eisenbahn sind sein Spezialgebiet; so verfasste er unter anderem die Festschrift zum 75-Jahr-Jubiläum der Sursee–Triengen-Bahn und zusammen mit dem Verkehrshaus-Gründer Alfred Waldis das im Comenius-Verlag erschienene Buch «Wie die Eisenbahn nach Luzern kam».