

Das Projekt einer Langenthal–Wauwil-Bahn

Paul F. Schneeberger

Am 26. Oktober 2000 waren es 125 Jahre her, seit in den luzernischen Gemeinden Ebersecken und Altbüren die Arbeiten an dem im Bau befindlichen Stalten-Tunnel für eine normalspurige Eisenbahnlinie Langenthal–Wauwil abrupt eingestellt worden waren. Dieses Geschehen mag Anlass sein, aufzuzeigen, dass damit die Idee einer solchen Bahnverbindung noch nicht endgültig begraben war, sondern vielmehr in der Eisenbahnpolitik des ausgehenden 19. Jahrhunderts noch einmal ein Thema sein sollte.

Langenthal–Wauwil zum Ersten ...

Nach Abschluss des deutsch-französischen Krieges von 1870/71, d.h. nachdem Elsass-Lothringen an Deutschland gekommen war, regte sich in Frankreich der Wunsch nach einem von Deutschland unabhängigen direkten Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz, und zwar insbesondere nach einer von Deutschland unabhängigen Gotthard-Zufahrt.

Diesem Wunsche sollte das im Jahrbuch des Oberaargaus 1996 (S. 161–174) beschriebene Projekt einer «Jura–Gotthard-Bahn» (JGB) gerecht werden, deren Linie von (Belfort–Delle–) Delsberg über Münster, Welschenrohr, Klus, Langenthal, Huttwil, Willisau, Wolhusen, Luzern und Stans nach Altdorf hätte führen sollen.

Dazu kam, dass nicht nur Frankreich, sondern auch der Staat Bern danach trachtete, eine unabhängige Gotthard-Zufahrt zu erhalten, unabhängig nicht von Deutschland, sondern von der Schweizerischen Centralbahn (SCB), die damals u.a. die Linien Basel–Olten–Luzern, Olten–Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel und Herzogenbuchsee–Bern betrieb. Dies erreichte er dadurch, dass er – nachdem 1864 die Strecke Biel–Zollikofen

eröffnet worden war – die Fertigstellung der Linie Bern–Langnau–Luzern (BLB) tatkräftig förderte.

In Anbetracht dieser Sachlage ging die SCB daran, sich der ihr drohenden doppelten Konkurrenz zu erwehren, und zwar mit einer Bahnlinie von Langenthal nach Wauwil, d.h. durch eine Verknüpfung der Linien Bern–Olten und Olten–Luzern, womit der Umweg über Aarburg erheblich abgekürzt werden sollte. Mit diesem äusserst geschickten Schachzug zielte die SCB darauf ab, die Bedeutung sowohl der JGB wie auch der BLB drastisch zu mindern. Sie suchte dementsprechend Ende Januar 1873 um die Konzession für eine Bahnlinie Langenthal–St. Urban–Altbüren–Ebersecken–Schötz–Wauwil nach. Melchnau als grösste in unmittelbarer Nähe gelegene Gemeinde sollte übrigens nicht direkt berührt oder gar durchfahren werden, war doch nicht eine gute Verkehrsverbindung der betroffenen Landesgegend beabsichtigt, sondern vielmehr der Bau einer möglichst kurzen Konkurrenzlinie.

Die bundesrätliche Botschaft vom 24. Juli 1873 an die Bundesversammlung zum erwähnten Konzessionsgesuch war äusserst knapp gehalten, indem bloss ausgeführt wurde, das Direktorium der SCB suche zur «Herstellung einer möglichst kurzen Verbindung zwischen dem Westen der Schweiz und dem Gotthard beziehungsweise Luzern» um die Konzession nach. Die Verbindungslinie werde eine Länge von 20,45 Kilometern aufweisen, wodurch die Linie Bern–Luzern via SCB um 15,69 oder, da die Züge über Olten verkehrten, um 23,10 Kilometer verkürzt werde.

Nachdem die Konzession am 23. September 1873 erteilt worden war, wurden die Bauarbeiten im Oktober 1874 aufgenommen, und zwar am Baulos 2 Altbüren–Ebersecken, das insbesondere auch den 2010 m langen Staltentunnel umfasste. Zeitweise sollen bis zu 800 Arbeiter beschäftigt gewesen sein.

Da sich im Verlaufe des Jahres 1875 die finanzielle Situation der SCB drastisch verschlechtert hatte und eine kurzfristige Besserung nicht zu erwarten war, suchte diese in erster Linie die Aufwendungen für Neubauten einzuschränken. Dazu kam, dass gegen Ende September 1875 die Eisenbahnlinie Delsberg–Basel eröffnet worden war. Da sich die französische Ostbahn an dieser Linie beteiligt hatte, die fortan den Verkehr zwischen Paris und Basel vermittelte, konnte die SCB zudem davon ausgehen, dass das Jura–Gotthard-Bahnprojekt, das sie mit der Linie Langenthal–Wauwil bekämpft hatte, unausgeführt bleiben würde. Damit lag es

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn von Langenthal
nach Wauwyl.

(Vom 23. September 1873.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuches des Direktoriums der schweizerischen Central-
bahn vom 13. Juni 1873;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juli 1873,

beschließt:

Der schweizerischen Centralbahngesellschaft wird die Konzession
für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach
Wauwyl unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedin-
gungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle
übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb
der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird ertheilt bis zum Auslaufstermin
der für die schweizerische Centralbahn von den Großen Räten
der Kantone Bern und Luzern am 24. und 19. November 1852
ertheilten und vom Bunde unterm 28. Januar 1853 genehmigten
Konzessionen.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes
oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche
ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Titelseite des Bundesbeschlusses, womit der SCB die Konzession für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil erteilt wurde. (EAS I, S. 249)



Staltentunnel-Ausgang
Seite Ebersecken;
Zustand 1972.
Foto Verfasser

für die SCB auf der Hand, die Arbeiten an dieser Linie unverzüglich einzustellen.

Der offizielle Wortlaut des Beschlusses des SCB-Verwaltungsrates vom 26. Oktober 1875 nannte diese Fakten allerdings nicht; vielmehr wurde Folgendes verbreitet: «Nachdem es sich erwiesen hat, dass der Bau der Linie Langenthal–Wauwyl so rasch vorwärts schreitet, dass der Vollendungstermin vom 31. März 1879 in hohem Masse antizipiert wird, und in Betracht des Umstandes, dass der Nutzen dieser Linie erst mit Eröffnung der Gotthardbahn, 1. Oktober 1880, sich geltend machen kann, wird einstweilige Unterbrechung ihrer Ausführung beschlossen. Das Directorium wird eingeladen, ... in einem mit den obigen zwei Daten in rationeller Verbindung stehenden Zeitpunkte die geeigneten Vorlagen für den Weiterbau zu machen.»



Überwachsener Einschnitt zum Staltentunnel-Eingang Seite Altbüren; gegenwärtiger Zustand. Foto Verfasser



Bahndamm in Altbüren; Blickrichtung ost-west; gegenwärtiger Zustand. Foto Verfasser



Weg-Unterführung des Bahndammes in Altbüren; gegenwärtiger Zustand. Foto Verfasser



Bahn-Planum ausserhalb des Waldes östlich des Staltentunnel-Ausganges Seite Ebersecken; Zustand 1972. Foto Verfasser

Die SCB gab sich in der Folge zwar weiterhin alle Mühe, bei jeder sich bietenden Gelegenheit darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Einstellung der Bauarbeiten nur um eine vorübergehende Massnahme handeln sollte; das Schicksal des Vorhabens war indessen besiegelt.

So nahm denn der Bundesrat ein drittes Gesuch der SCB um Erstreckung der für die Vorlage eines neuen Finanzausweises und die Wiederaufnahme der Erdarbeiten sowie zur Vollendung und Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Langenthal–Wauwil gesetzten Frist zum Anlass, in seiner Botschaft vom 26. November 1886 unverblümt auszusprechen, dass «den stets erneuten Fristverlängerungen bei der offen zu Tage tretenden Absicht, doch nicht zu bauen, einmal ein Ende gemacht werden muss» und der Bundesversammlung zu beantragen, auf das Gesuch der Schweizerischen Centralbahn nicht einzutreten. Die Bundesversammlung hiess diesen Antrag mit Beschluss vom 13. Dezember 1886 gut. Damit war die Konzession der SCB für die Linie Langenthal–Wauwil dahingefallen.

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Angelegenheit ist von besonderem Interesse, dass sich – obwohl ihr Kanton territorial gar nicht betroffen war – mit Eingaben vom 26. Juni und 8. November 1886 auch die Solothurner Regierung zur Frage der Fristverlängerung zu Wort gemeldet hatte. Sie machte geltend, ein Initiativkomitee habe die Finanzierung der Weissensteinbahn an die Hand genommen und werde, sobald «die noch weiter nothwendigen technischen Arbeiten vollendet sein werden», das Konzessionsgesuch für die Linie Solothurn–Münster einreichen.

Das Projekt habe für die bernischen Ämter Münster, Delsberg, Pruntrut und Laufen sowie für den solothurnischen Kantonsteil Dorneck-Thierstein einerseits und für die Gegend von Solothurn, für den grössten Teil des bernischen Mittellandes und für einen Teil des Kantons Luzern anderseits grosse Bedeutung. Unter der Voraussetzung – und das ist nun besonders bemerkenswert – dass auch die Linie Langenthal–Wauwil erstellt werde, sei die Möglichkeit geboten, noch entferntere Verkehrsgebiete in den Bereich der Weissensteinbahn und der Linie Langenthal–Wauwil einzubeziehen, indem durch diese zwei Bahnen die direkteste Verbindung zwischen der französischen Ostbahn und der Gotthardbahn hergestellt werde. Sie – die Solothurner Regierung – gehe von der «bestimmten Ansicht» aus, dass die projektierte Weissensteinbahn den Bau der Linie Langenthal–Wauwil zur Folge haben werde und sie unterstütze dementsprechend das Fristverlängerungsgesuch der SCB «energisch».

Bundesbeschluß

betreffend

**Verweigerung der Fristverlängerung für eine Eisenbahn
von Langenthal nach Wauwyl.**

(Vom 13. Dezember 1886.)

**Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht**

- 1) eines Gesuches der schweiz. Centralbahn, vom 22. Dezember 1885;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. November 1886,

b e s c h l i e ß t:

1. Auf das Gesuch der Schweiz. Centralbahn um nochmalige Erstreckung der ihr letztmals durch Bundesbeschluß vom 24. April 1882 (Eisenbahnaktensamml. VII, 34) verlängerten Fristen zur Leistung eines neuen Finanzausweises und zur Wiederaufnahme der Arbeiten an der unterm 23. September 1873 genannter Gesellschaft konzessionirten Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl und zur Vollendung dieser Linie, wird nicht eingetreten.

2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses und der Anordnung der weitem, infolge Hinfalls der Konzession nothwendig werdenden Maßnahmen beauftragt.

Also beschlossen vom Nationalrathe,
B e r n , den 9. Dezember 1886.

Der Präsident: **Morel.**

Der Protokollführer: **Ringier.**

Also beschlossen vom Ständerathe,
B e r n , den 13. Dezember 1886.

Der Vizepräsident: **Scherb.**

Der Protokollführer: **Schatzmann.**

Titelseite des Bundesbeschlusses, womit der SCB eine weitere Fristverlängerung bezüglich der Konzession für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil verweigert wurde. (EAS IX, S. 124)



Für die vorgesehene Stationsanlage verbreiteter Bahndamm in Altbüren; gegenwärtiger Zustand. Foto Verfasser

Dem hielt der Bundesrat entgegen, dieses Begehren wäre nur dann von Bedeutung, wenn die SCB selber es vorbrächte und die Absicht hätte, die Linie Langenthal–Wauwil zu bauen. Dies sei jedoch keineswegs der Fall, sodass es im Interesse der Solothurner Regierung liegen müsse, diese Linie für eine künftige Konzession frei zu machen. Sollte nämlich die Weissensteinbahn tatsächlich ausgeführt werden und eine direktere Verbindung mit dem Gotthard sich als wünschbar erweisen, so stünde dannzumal der Einholung einer neuen Konzession für Langenthal–Wauwil nichts entgegen.

Für Melchnau barg das SCB-Projekt einer Linie Langenthal–Wauwil die Chance, bahnmässig erschlossen zu werden. Die Ausgangslage war jedoch insofern ungünstig, als, wie schon erwähnt, nicht die Schaffung einer guten Verkehrsverbindung für die durchfahrene Landesgegend, als vielmehr bloss der Bau einer möglichst kurzen Konkurrenzlinie beabsich-

tigt war; dennoch setzte sich Melchnau vehement für seine Verkehrsinteressen ein, indem es die Aufnahme einer Station Melchnau in das Projekt zu erwirken trachtete.

Dementsprechend gelangten am 5. Juni 1873 die vier die Kirchgemeinde Melchnau bildenden Gemeinden Melchnau, Gondiswil, Reisiswil und Busswil mit einem Gesuch an die SCB, wonach für die geplante Bahn eine Streckenführung über Melchnau gewählt werden möge. Die SCB lehnte das Gesuch im Wesentlichen mit der Begründung ab, dass die Langenthal-Wauwil-Bahn als möglichst direkte Verbindung zwischen der Westschweiz und der Zentralschweiz gebaut werde.

Daraufhin gelangten die Melchnauer am 30. Juni 1873 an die bernische Regierung und beantragten, die Bahnlinie sei auf der linken Seite des Rotbaches – also auf Berner Boden – zu erstellen und somit näher an Melchnau heranzuführen, mit einer Station im Ortsteil Gjuch. Die bernische Regierung unterstützte den Antrag, und zwar insbesondere unter Hinweis auf die Beziehungen der vier Ortschaften zum Marktflecken Langenthal und zum Amtssitz Aarwangen.

Die Aktivitäten Melchnaus riefen nun auch die Gemeinden Untersteckholz, St. Urban/Pfaffnau und Roggliswil auf den Plan, die ihrerseits auf eine beim Schulhaus gelegene Station Untersteckholz drängten. Die SCB änderte zwar das Projekt dahingehend, dass die Linie auf der linken Seite des Rotbaches verlaufen sollte, doch machte sie klar, dass die Errichtung zweier Stationen zwischen Langenthal und Altbüren nicht in Frage komme.

Die Auseinandersetzung beschäftigte schliesslich auch den Bundesrat, der mit Beschluss vom Mai 1874 die SCB einlud, das Trasse der Strecke Langenthal–Altbüren so zu modifizieren, dass die Errichtung sowohl einer Haltestelle bei St. Urban als auch einer Station Melchnau bei Kleinroth möglich wäre. Dies veranlasste die SCB, im September 1874 ihrerseits mit dem Begehren an den Bundesrat zu gelangen, er möge auf seinen Beschluss zurückkommen und den Standort der (einzigen) zwischen Langenthal und Altbüren zu errichtenden Station festlegen. Der Bundesrat wies dieses Begehren im Dezember 1874 aber ab.

Wie sich jedoch im Herbst 1875 zeigen sollte, musste Melchnau seine Hoffnungen, zu einer Bahnstation zu kommen, zufolge Aufgabe des Projektes der Bahnlinie Langenthal–Wauwil durch die SCB schliesslich begraben.

Mit dem Scheitern des Projektes der SCB war für eine Eisenbahnverbindung Langenthal–Wauwil jedoch noch nicht aller Tage Abend. Vielmehr sah es in der Folge mehrfach danach aus, als käme sie doch noch zustande, wenn auch unter ganz anderen Voraussetzungen.

... und zum Zweiten

So griff zu Beginn des letzten Jahrzehnts des 19. Jahrhunderts die lokale Tagespresse Eisenbahnfragen wieder auf. Beispielsweise wies sie darauf hin, die Eisenbahntechnik habe grosse Fortschritte gemacht. Man baue nun weit billiger als in der Mitte der siebziger Jahre, weshalb die «nie ganz erstorbenen Hoffnungen auf das Zustandekommen einer Schienenverbindung zwischen Langenthal–Gäu und Münster oder Delsberg wieder aufleben dürften». Für Aarwangen und Balsthal sei eine solche «geradezu ein Lebensinteresse» und dass «sie auch für Langenthal und die Huttwylbahn einen ungeheuren Vorteil bedeuten» würde, sei unbestreitbar.

Aber – so wurde auch gemahnt – «fallen uns die kostbaren Äpfel nicht in den Schoss; wir müssen uns aufraffen und zusammenstehen, und zwar ohne Zeitverlust. Eine Eisenbahnversammlung zur Besprechung der Angelegenheit sollte nicht mehr lange auf sich warten lassen.»

Des Weiteren wurde auch schon die Frage behandelt, ob neue Bahnlinien als schmalspurige Strassenbahnen oder als Normalspurbahnen zu erstellen wären. Hauptsache bleibe vorläufig jedoch, dass «in Sachen» etwas geschehe, dass man «den Gedanken» nicht wieder einschlafen lasse, sondern «gegenseitig in Berührung trete» und darüber «im Ernste verhandle». Blosser Zeitungsartikel nützten nicht viel; sie könnten bloss die öffentliche Meinung bearbeiten und das Interesse für den Gegenstand wecken. Es werde daher die Meinung vertreten, der Gemeinderat (von Langenthal) sollte eine «Kommission von geeigneten Männern» ernennen und derselben einen kleinen Kredit «aussetzen»; diese hätte dann mit den übrigen Gemeinden «in Verkehr zu treten und den Boden für weitere Verhandlungen vorzubereiten». Jedenfalls komme dem Gemeinderat die Initiative zu, und nicht etwa einem Verein.

Eine öffentliche Versammlung allerdings wäre einstweilen zwecklos, und zwar für so lange, als man einer solchen nichts Neues mitteilen könne.

Dem Publikum aber sollte gezeigt werden, dass «etwas geht». Keinesfalls sollte man die fatale Meinung aufkommen lassen, dass die neu aufgetauchte Eisenbahnfrage in Langenthal «an massgebender Stelle kein Echo finde».

Sogar der «Bund» meinte, die Bevölkerung der Täler, welche eine Eisenbahnlinie Münster–Gänsbrunnen–Balsthal–Aarwangen–Langenthal durchzöge und verbände, würde «nicht mit den Händen in der Tasche ruhig abwarten und zusehen, ob Solothurn und Herzogenbuchsee ihre Interessen wahren wollen». Man dürfe sich der Einsicht nicht verschliessen, dass es sich hier um einen Wettkampf handle, der über die ganze Zukunft der betroffenen Ortschaften entscheide. «Jetzt ist für sie der letzte günstige Zeitpunkt gekommen; versäumen sie den, dann mögen sie ihren Eisenbahnhoffnungen für immer Adieu sagen.»

So mag es denn nicht erstaunen, dass Nationalrat G. Bangerter an der ausserordentlichen Versammlung der Einwohnergemeinde Langenthal vom 28. März 1891 folgende «Anzüge» [Anträge] stellte:

- «a. Die heutige Gemeindeversammlung spricht zu Handen des Gemeinderates den Wunsch aus, dieser möchte die gegenwärtig im Oberaargau ventilierten Eisenbahnprojekte mit Aufmerksamkeit verfolgen und sich an den Verhandlungen darüber soweit beteiligen, als es die Interessen Langenthals erfordern.
- b. Der Gemeinderat erhält den Auftrag, eine Kommission aus allen interessierten Kreisen der Bevölkerung zu wählen, mit der Aufgabe zur Prüfung und Untersuchung folgender für die Entwicklung unserer Ortschaft bedeutungsvollen Fragen:
 - 1. Gewinnung einer grösseren Wasserkraft zum Zwecke:
 - a. der Wasserversorgung von Langenthal
 - b. der elektrischen Beleuchtung hiesiger Ortschaft
 - c. der Abgabe an Betriebsmotoren für Industrie und Kleingewerbe

Ferner und in Konkurrenz mit vorstehenden Anzügen:

- 2. Soll sich die Gemeinde Langenthal bei dem Projekt des Herrn Müller-Landsmann in Wynau behufs Übernahme einer grösseren Anzahl Pferdekräfte (nach hiesiger Ortschaft übertragen) um den in Anzug 1 unter b und c berührten Zwecken zu dienen, verwenden.

Der Gemeinderat unterbreitet über diese Postulate einer späteren Gemeindeversammlung Bericht und Antrag.»

In seiner einlässlichen Begründung bemerkte G. Bangerter – wie dem Versammlungs-Protokoll weiter zu entnehmen ist – «dass er sich die Tragweite, namentlich des letzteren Anzuges, keineswegs verhehle und dass er deshalb heute auch in keiner Weise einen bindenden Beschluss provozieren möchte. Dagegen halte er es aber doch für sehr an der Zeit, dass über diese Gegenstände die nötigen Erhebungen gemacht werden.

Langenthal habe sich in den letzten Jahren sozusagen gar nicht vergrößert, sondern sei stabil geblieben. Er schreibe dies hauptsächlich einem Mangel einer Wasserversorgung zu, welcher manchen Gewerbetreibenden veranlasse, sich nicht bei uns anzusetzen. Nun sollen wir aber alle am Aufblühen und an der ganzheitlichen Fortentwicklung unserer Ortschaft fortwährend arbeiten und in diesem Sinne seien seine Anzüge aufzufassen.

Seitens des Präsidenten werden die gemachten Anzüge begrüsst, ebenso von Seite des Herrn Gugelmann. Letztern freut es namentlich, dass sich, wie die heutige Versammlung beweise, wieder regeres Interesse für Gemeindeangelegenheiten zeige. Dabei macht er aufmerksam, dass sich der Gemeinderat schon mit der Frage der Wasserversorgung beschäftigt und eine Kommission mit dem speziellen Studium beauftragt habe. Statt des Anzuges des Herrn Bangerter wünscht er deshalb, es möchte sich die heutige Versammlung einfach mit dem Vorgehen des Gemeinderates einverstanden erklären.

Nach nochmaliger Replik seitens des Herrn Bangerter, in welcher er bemerkt, dass er mit seinen Anzügen die Tätigkeit des Gemeinderathes in keiner Weise habe kritisieren wollen, indem er wohl wisse, dass dieser die Interessen der Gemeinde in jeder Richtung wahre und indem er seine Anzüge nochmals angelegentlich zur Annahme empfiehlt, wurden dieselben bei der nun folgenden Abstimmung erheblich erklärt.»

In seiner Sitzung vom 20. April 1891 nahm der Gemeinderat Langenthal davon Kenntnis, dass sich in Balsthal ein Eisenbahnkomitee gebildet habe, das mit der «hiesigen Bevölkerung in Verbindung zu treten» wünsche, um ein gemeinsames Vorgehen zu ermöglichen. Zur Besprechung der Langenthal berührenden Eisenbahnprojekte sei seitens des Präsidiums eine Zusammenkunft mehrerer einflussreicher Langenthaler Persönlichkeiten veranstaltet worden und es hätten «in Sachen schon mehrfache Verhandlungen stattgefunden».

Einerseits nun, um dem Wunsche Balsthal, es möchte in Langenthal

ebenfalls ein Initiativkomitee gebildet werden, nachzukommen, und anderseits um dem erheblich erklärten «Anzug» betreffend Wahrung der Eisenbahninteressen Langenthals zu entsprechen, «setzte» der Gemeinderat ein Eisenbahnkomitee «nieder», das aus folgenden Persönlichkeiten bestand: G. Bangerter, Nationalrat; C. Imboden, Gemeinderat; C.F. Geiser-Flückiger, Burgerratspräsident; J.F. Gugelmann, alt Nationalrat; F. Kopp, Gemeinderatspräsident.

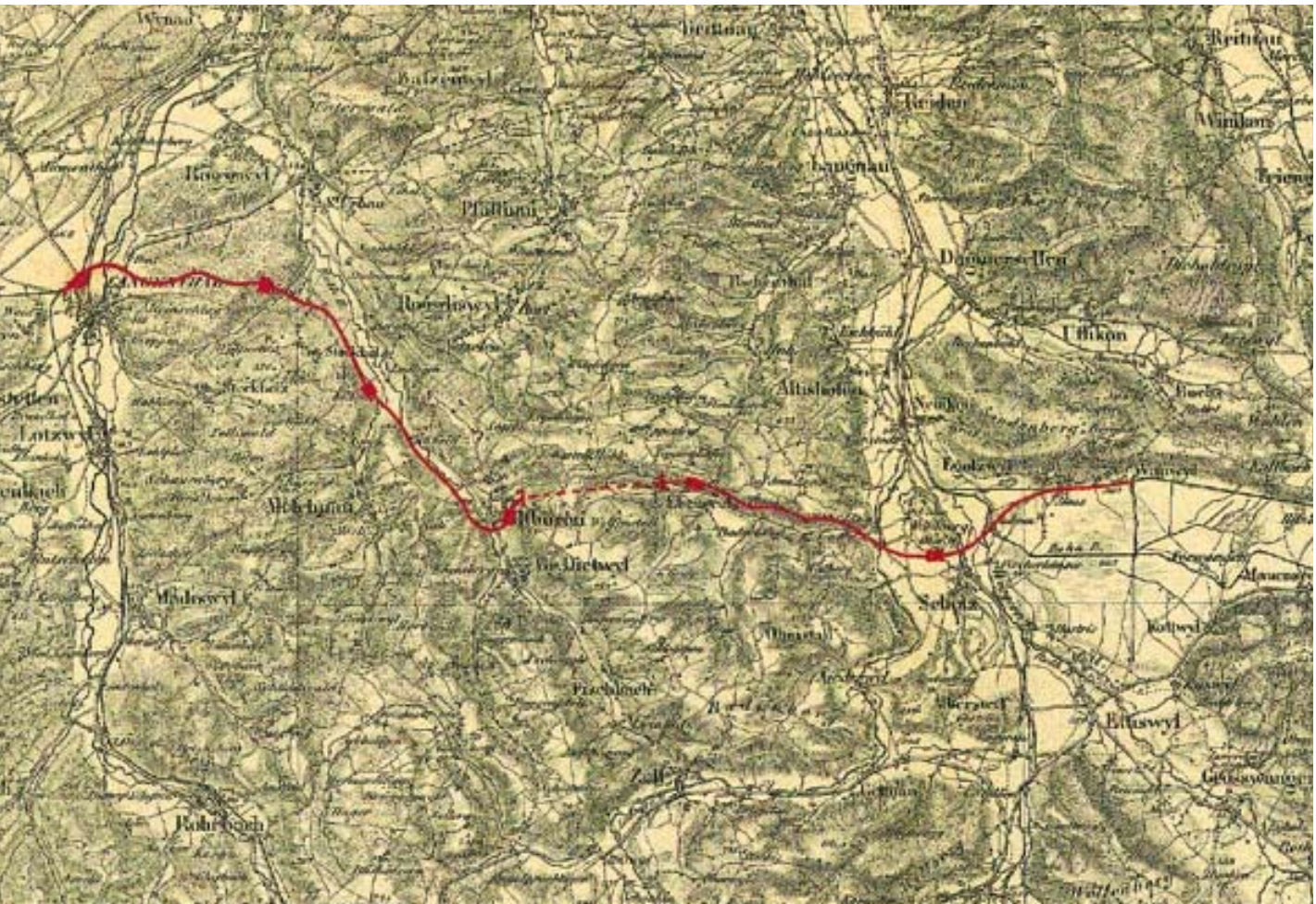
Sie sollten – gemäss Sitzungs-Protokoll – «eingeladen werden, die Eisenbahninteressen unserer Ortschaft in geeignet scheinender Weise zur Geltung zu bringen, überhaupt in Sachen alle vorbereitenden Schritte, welche unserer Gemeinde zum Vortheile dienen könnten, anzuordnen oder zu veranlassen».

Wie schon angedeutet, befasste man sich in Langenthal auch von privater Seite schon seit einiger Zeit mit Eisenbahnfragen. So hatte sich anfangs April 1891 ein achtköpfiges Initiativ-Komitee konstituiert, das unter Beizug der Ingenieure A. Beyeler und W. Bachofen – letzterer hatte schon in den Jahren 1874/75 als Sektionsingenieur der SCB beim Bau des Staltentunnels mitgewirkt – neben einem Schmalspur-Dampfstrassenbahnprojekt Langenthal–Aarwangen–Niederbipp–Oensingen–Balsthal insbesondere die Wiederaufnahme der durch die SCB aufgegebenen normalspurigen Bahnstrecke Langenthal–Wauwil prüfte.

In der Ausgabe vom 1. Mai 1891 berichtete das «Oberaargauer Tagblatt» hierüber, wie folgt: «Angesichts der in letzter Zeit rings um uns aufgetauchten Eisenbahnprojekte ... hat sich auch hier ein Initiativkomitee gebildet, zuerst nur aus wenigen Personen bestehend, aber Männern von Energie und Umsicht. Dieses Komitee machte sich an das Studium verschiedener Projekte, namentlich aber an das Projekt Langenthal–Wauwil, dem hervorragende Eisenbahnleute unter allen Umständen eine Zukunft prophezeien.

Das Komitee liess nun in aller Stille die nötigen technischen Vorlagen ausarbeiten, verfasste den Bericht an das Eisenbahndepartement nebst dem Konzessionsgesuch und zog gleichzeitig weitere Persönlichkeiten aus möglichst allen Kreisen der Bevölkerung nach und nach an sich heran.

Gestern Abend fand nun im oberen Saale zur «Linde» eine von 25 Mann besuchte Sitzung des erweiterten Initiativ-Komitees statt; das ursprüngliche engere Komitee gab Bericht über sein bisheriges Vorgehen und theilte den Inhalt des Konzessionsgesuchs für eine normalspurige Bahn



Übersichtsplan 1:100 000 zum Konzessionsgesuch vom 1. Mai 1891 für eine Normalspurbahn von Langenthal nach Wauwil. (Schweizerisches Bundesarchiv)

Langenthal–Wauwil mit, das nun heute, 1. Mai, dem Chef des schweizerischen Eisenbahndepartementes übergeben wird.

Es zeigte sich allseitige begeisterte Zustimmung und alle die ernstesten Männer, welche sich äusserten, betonten, Langenthal müsse mit seinem ganzen Gewichte, finanziell und moralisch, für dieses Projekt eintreten ...»

In diesem Gesuch, mit Datum vom 1. und 11. Mai 1891, bewarben sich die Herren G. Bangerter, Nationalrat, und C. F. Geiser, Langenthal, namens des Komitees um eine Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil. Sie wiesen darauf hin, der «volks- und verkehrsreiche» Oberaargau habe sich seinerzeit – d.h. Mitte der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts – «mit schwerem Herzen»

in die durch die Ungunst der Verhältnisse geforderte Aufgabe des Unternehmens gefügt, das ihn, statt wie bisher über Olten, um volle 21 Kilometer Luzern, der Innerschweiz und namentlich dem Gotthard näher gebracht hätte. Das «Bedürfnis einer näheren Berührung» sei indessen geblieben und mit dem «Erwachen neuer Unternehmungslust auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus» hätten sich die Blicke der interessierten Genden von neuem auf das Projekt Langenthal–Wauwil gerichtet.

Es habe nur eines «geeigneten Anlasses» bedurft, um die Frage «aufs Neue und mit allem Nachdruck in den Vordergrund zu drängen». Das Auftauchen zweier neuer Projekte habe nun diesen Anlass gebildet, und zwar umso mehr, als diese nur zusammen mit dem Projekt Langenthal–Wauwil «so recht eigentlich lebensfähig» würden.

Die Schmalspurbahnen der Balsthaler Klus

Beim einen Projekt handelte es sich um die Schmalspurbahnen der Balsthaler Klus, d.h. um ein Bahnnetz mit 75 cm Spurweite, das sich von Langenthal über Oensingen, Balsthal und Langenbruck nach Waldenburg (–Liestal) sowie von Balsthal nach Mümliswil und nach Hammer–Gänsbrunnen (eventuell –Münster) hätte erstrecken sollen.

In einem Konzessionsgesuch vom 24. April 1891 hatte Ingenieur A. Beyeler, Bern, darauf hingewiesen, «die schon mehrfach versuchte Lösung des Problems einer Schienenverbindung von Langenthal durch die Klus nach Münster» sei «bisher einerseits an dem Umstande, dass die Anlagekosten in keinem richtigen Verhältnisse zu der erhofften Rendite standen» und «andererseits an ungünstigen allgemeinen Verhältnissen» – wirtschaftlichen nämlich – gescheitert.

«Das Bedürfnis besserer Verbindung» sei «in diesen Thälern des Jura» unbestrittenermassen vorhanden, doch frage sich, ob diesem Bedürfnis vermittelt Schmalspurbahnen Genüge getan werden könne oder ob nicht eine Normalspurbahn erforderlich sei. Für die Linie Langenthal–Oensingen–Münster wäre im Hinblick auf deren Bedeutung für den Transitverkehr eine Normalspurbahn vorzuziehen. Da aber für die Verkehrsbeziehung Langenthal–Münster die Weissensteinbahn – ein Normalspur-Konkurrenzprojekt also – «im Vordergrund stehe», habe er, Beyeler, sich für eine Schmalspur-Bahnanlage entschieden, die dem Lokalverkehr ge-

nügen und den Tourismusverkehr fördern und damit lebensfähig sein werde.

Das Vorgehen Beyelers rief für die Strecke Langenthal–Oensingen (in Aarwangen) und für die Strecke Oensingen–Balsthal (in Balsthal) je ein Initiativkomitee auf den Plan, die ihrerseits Konzessionsgesuche für Normalspurbahnen einreichten.

In Balsthal war man der Überzeugung, dass eine Schmalspurbahn insbesondere nicht in der Lage wäre, den zu erwartenden Güterverkehr der Cellulose- und Papierfabrik Balsthal sowie der von Roll'schen Eisenwerke Klus zu bewältigen.

In Aarwangen hingegen wurde – wie noch eingehender dargestellt wird – darauf verwiesen, dass diese Ortschaft, wiewohl Bezirkshauptort, bis anhin «gänzlich abseits des Eisenbahnnetzes geblieben» sei und «von Jahr zu Jahr die Folgen davon immer härter spüre». Das frühere Projekt einer Jura–Gotthard-Bahn, das Aarwangen in das schweizerische Haupt-eisenbahn-Netz einbezogen hätte, sei «durch die Ungunst der Zeiten wieder von der Bildfläche verwischt» worden; dagegen hätten sich die Aussichten insofern wieder gebessert, als man neuerdings einer Verbindung des Jura mit dem Gotthard das Wort rede, die von Delsberg aus über Mervelier und einen sieben Kilometer langen Tunnel nach Herbetswil und weiter über Balsthal, Oensingen, Aarwangen und Langenthal nach Luzern führen sollte.

Somit standen sich für die Strecke Langenthal–Balsthal zwei Konkurrenzprojekte gegenüber. Die Berner Regierung favorisierte vorerst das Projekt Beyeler, und zwar im Wesentlichen mit der Begründung, dieses sehe ein vollständiges Schmalspurbahnnetz vor, das mit verhältnismässig geringen Mitteln ausgeführt werden könne und der erschlossenen Landesgegend «in vorzüglicher Weise dienen» werde. Eine Normalspurbahn Langenthal–Oensingen hingegen würde, bei beträchtlichen Erstellungskosten, «nur eine kleine Interessenzzone befriedigen» und in ihrer weiteren Ausdehnung – als Linie Langenthal–Delsberg – eine Konkurrenzlinie für die schon als subventionswürdig anerkannte Strecke Münster–Solothurn bilden.

In der Botschaft vom 23. März 1893 an die Bundesversammlung beantragte der Bundesrat schliesslich, alle drei Bahnprojekte zu konzessionieren, und zwar mit folgender, nachgerade modern anmutender Begründung: «Betreffend das Verhältnis der beiden Normalbahnen Langen-

thal–Oensingen und Oensingen–Balsthal zu den Schmalspurbahnen der Balsthalerklus, welche auf der Strecke Langenthal–Balsthal in Konkurrenz treten, glauben wir uns einfach auf die von uns vertretene und von Ihnen schon mehrfach gebilligte Praxis beziehen zu können, wonach weder die Konkurrenzierung bereits bestehender Eisenbahnen, noch die Konkurrenz in der Erschliessung neuer Landesteile für den Eisenbahnverkehr gehindert werden soll, wenn ... die tatsächlichen Verhältnisse die Annahme gestatten, dass bei Konkurrenzkonzessionen dasjenige Projekt, mit dem die grössere Summe wirtschaftlicher Interessen verknüpft ist, vermöge [kraft] seiner grössern natürlichen Lebenskraft in erster Linie zur Ausführung gelangen werde.»

Die Eidgenössischen Räte folgten diesem bundesrätlichen Antrag jedoch nicht: Der Ständerat beschloss am 17. Juni 1893 auf Antrag seiner vorbereitenden Kommission, auf das Gesuch des Ingenieur A. Beyeler, Bern, um Konzessionierung schmalspuriger Eisenbahnen von Langenthal über Oensingen nach Balsthal usw. zur Zeit nicht einzutreten.

Demgegenüber «beehrte sich» der Nationalrat, dem Ständerat am 28. Juni mitzuteilen, er habe in Übereinstimmung mit dem Antrag des Bundesrates und in Abweichung von «Ihrem Beschlusse» vom 17. Juni beschlossen, sämtlichen (drei) Konzessionsbewerbern die Konzession zu erteilen.

Am 29. Juni teilte der Ständerat seinerseits dem Nationalrat mit, er habe die Behandlung des Traktandums «Eisenbahnen der Balsthaler Klus», welchem er – der Nationalrat – die Zustimmung erteilt habe, auf die Dezembersession verschoben. Am 9. Dezember folgte sodann die Mitteilung, er – der Ständerat – habe beschlossen, an seinem Beschluss vom 17. Juni festzuhalten, auf das Gesuch von Herrn A. Beyeler in Bern um Konzessionierung schmalspuriger Eisenbahnen von Langenthal über Oensingen nach Balsthal usw. zur Zeit nicht einzutreten.

In der Folge schloss sich der Nationalrat dem Ständerat an und brachte diesem am 22. Dezember zur Kenntnis, «dass wir in heutiger Sitzung Ihrer Schlussnahme vom 9. Dezember ... beigetreten sind, so dass ... zwischen den beiden Räten Uebereinstimmung besteht».

Damit war der «Bundesbeschluss betreffend Verweigerung der Konzession schmalspuriger Eisenbahnen von Langenthal über Önsingen nach Balsthal ... (Schmalspurbahnen der Balsthalerklus)» mit Datum vom 22. Dezember 1893 zustande gekommen.

Die Weissensteinbahn

Das andere Projekt betraf die Weissensteinbahn.

Am 17. Februar 1889 hatte die Einwohnergemeindeversammlung der Stadt Solothurn den Gemeinderat beauftragt, zwecks Beschaffung einer Konzession für eine Eisenbahnverbindung Solothurn–Münster ein Initiativkomitee zu bestellen. Dieses Komitee reichte mit Datum vom 31. Mai 1889 denn auch ein Konzessionsgesuch ein, worin es ausführte, es sei bei der Ausarbeitung des Projektes bestrebt gewesen, einerseits eine Bahn «mit möglichst geringen Mitteln zu erstellen», diese andererseits aber doch so zu gestalten, dass sie «allen Anforderungen an eine Gebirgsbahn zu genügen vermöge».

Zur Begründung des Projektes verwies das Komitee auf das «von jeher zu Tage getretene Bedürfnis einer kürzeren Verbindung des Birsthales über, bzw. durch die südlichste Jurakette des Weissenstein mit der offenen Schweiz». Solothurn sei inzwischen zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt geworden, was es rechtfertige, «die beiden Landestheile mittelst Erstellung einer Bahn durch den Weissenstein einander um circa 30–50 Kilometer näher zu rücken». Die Bahn wäre zudem auch für den Tourismusverkehr und für militärische Belange von Bedeutung.

Dabei fällt auf, dass von Transitverkehr nicht die Rede war. Erst in ihrer Vernehmlassung vom 6. Juni 1889 hob die Solothurner Regierung «in Ergänzung zur Konzessionseingabe» noch hervor, eine Bahnverbindung Solothurn–Münster dürfte nebst den lokalen Interessen «mit der Zeit aber auch als Zwischenglied dem internationalen Verkehr dienstbar werden». Dabei erwähnte sie – im Gegensatz zu ihrer Stellungnahme vom 8. November 1886 zur Frage der Verweigerung einer weiteren Verlängerung der SCB-Konzession – eine Verknüpfung mit einer Bahnlinie Langenthal–Wauwil jedoch nicht mehr. Dies war wohl nicht zuletzt auf ihre Einsicht zurückzuführen, dass schon aus finanziellen Gründen der Weissensteinbahn bloss der Charakter einer Lokal- oder Regionalbahn zukommen werde.

Übrigens verlief die Finanzierung der Solothurn-Münster-Bahn dann in der Tat sehr harzig; der Betrieb konnte erst am 1. August 1908 aufgenommen werden, zu einer Zeit also, als im Jura nicht mehr eine Gotthard-, sondern vielmehr eine Simplon-Zufahrt via Münster–Lengnau–Biel–Bern–Lötschberg–Brig im Vordergrund des Interesses stand.

Die Konzession von 1891

Obwohl also schon gegen Ende des Jahres 1891 auf absehbare Zeit mit einer Ausführung weder des einen noch des andern der Bahnprojekte mehr zu rechnen war, deren Auftauchen das Langenthaler Initiativkomitee als «geeigneten Anlass» für ein Wiederaufnehmen des Projektes einer normalspurigen Bahnverbindung Langenthal–Wauwil bezeichnet hatte, liess dieses in seinen Bemühungen nicht nach.

Im Rahmen des Konzessionserteilungs-Verfahrens hatten am Vormittag des 16. September 1891 in Bern die – der Bereinigung des Entwurfes zur bundesrätlichen Konzessions-Botschaft dienenden – «konferenziellen Verhandlungen» zwischen dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement, dem Initiativkomitee und den Regierungen von Bern und Luzern stattgefunden. Obwohl das Komitee dem Departement am 12. September noch schriftlich mitgeteilt hatte, für jenes würden C. Imboden-Glarner, Handelsmann, und F. Gugelmann, alt Nationalrat, beide aus Langenthal, an der Konferenz teilnehmen, war dann bloss Ersterer zugegen. Der Departementschef, Bundesrat Emil Welti, liess sich durch J. Tschiemer, Technischer Inspektor, vertreten, während für die Kantone Regierungsrat H. Dinkelmann, Bern, und Schultheiss J. Fellmann, Luzern, anwesend waren.

Vom Departement war, nebst zwei Adjunkten, zudem Departementssekretär L. Mürset zugegen, der zu Beginn der Verhandlungen dem Vertreter der Initianten die Frage stellte, in welchem Verhältnis sie zu der früheren Konzessionsinhaberin, der Schweizerischen Centralbahn (SCB), stünden. Dies sei insofern wichtig, als die Initianten deren Projekt durchwegs übernehmen, also auch mit ihr als Grundeigentümerin zu tun haben würden.

C. Imboden erklärte dazu, dass sich die Initianten mit der SCB noch nicht in Verbindung gesetzt hätten, da sie vorerst die Erteilung der Konzession abzuwarten gedächten. J. Fellmann hielt dafür, das Verhältnis zur SCB brauche im Rahmen der Konferenz nicht erörtert zu werden; falls nämlich die Konzession erteilt würde und die Bahn zu Stande käme, unterläge die SCB, wie Privateigentümer, den Bestimmungen des Expropriationsgesetzes.

Für den Departementssekretär allerdings war die Frage, ob die SCB als frühere Expropriantin ohne weiteres wieder enteignet werden könne,

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil.

(Vom 23. Dezember 1891.)

**Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht**

1. einer Eingabe der Herren Nationalrath G. Bangerter und C. F. Geiser in Langenthal, handelnd Namens eines Initiativkomites, vom 1. und 11. Mai 1891;
2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 7. Dezember 1891,

b e s c h l i e ß t :

Den Herren Nationalrath G. Bangerter und C. F. Geiser in Langenthal, handelnd Namens eines Initiativkomites, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Langenthal.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Titelseite des Bundesbeschlusses, womit G. Bangerter und C. F. Geiser in Langenthal die Konzession für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil erteilt wurde. (EAS XI, S. 548)

nicht eindeutig zu beantworten. Da sie die Verhandlungen aber nicht eigentlich beeinflusse, genüge es, sie bloss berührt zu haben.

Im Weiteren erkundigte sich J. Fellmann, welche Bedeutung die Initianten der projektierten Bahn beimässen. Wenn diese nicht als Lokalbahn, sondern als eigentliche Transitlinie betrachtet werde, sollte eine doppelspurige Anlage, wenigstens des Tunnels, vorbehalten werden. C. Imboden erklärte dazu, die Erstellung der Bahn Langenthal–Wauwil hange wesentlich vom Zustandekommen der Bahn Solothurn–Münster ab, weshalb ihr die Bedeutung einer grossen Transitlinie zukommen werde. Übrigens sei der (Stalten-)Tunnel bereits zu zwei Dritteln gebohrt und zu einem Drittel auch ausgemauert, und zwar für Doppelspur.

Am 7. Dezember 1891 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil. Darin wurde ausdrücklich festgehalten, die Regierungen der Kantone Bern und Luzern, denen das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung unterbreitet worden sei, erheben keine Einwendungen.

Mit Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1891 wurde den im Namen des Komitees handelnden Herren G. Bangerter und C.F. Geiser in Langenthal die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil denn auch erteilt.

Das Komitee war auch vorher nicht untätig geblieben, gelangte es doch mit dem Ersuchen an die interessierten Gemeinden, an eine auf Sonntag, den 30. August 1891 nach Schötz einberufene Konferenz zur Besprechung der Eisenbahnangelegenheit Langenthal–Wauwil je zwei Vertrauensmänner zu delegieren. Acht Gemeinden liessen sich vertreten. Dem bisherigen Vorgehen des Komitees wurde zwar beigespflichtet, jedoch beschlossen, «weitere Schritte vorderhand einzustellen, bis das Schicksal der Weissensteinbahn gesichert ist».

Nichts Konkretes war hinsichtlich der Finanzierung der angestrebten Bahnlinie Langenthal–Wauwil verlautbart worden; offenbar bestanden sogar gewisse Zweifel, ob diese gelingen würde.

Schon in der Ausgabe des Oberaargauer Tagblattes vom 6. Mai 1891 war der «Unter-Emmenthaler» darauf hingewiesen worden, er dürfe die Sorge um die Finanzierung des Wauwilprojektes füglich den Langenthälern überlassen, hätte Langenthal doch im Jahre 1873 schon bewiesen, dass es etwas zu leisten gewillt sei, als es für die Nationalbahn, von der

sich niemand viel versprochen habe, eine Viertelmillion Franken «ganz ohne Anstand» bewilligt hatte. Alsdann fand am 23. Mai 1891 in der ersterwähnten Zeitung folgender Text Eingang: «Nach Wauwil. Wir haben seit einigen Wochen mit Absicht die Gelegenheit aufgesucht, die Stimmung der hiesigen Bevölkerung über das Wauwylbahnprojekt kennen zu lernen, und können konstatieren, dass gerade die breite Masse, der das Steuern wehe thut und die darum in Finanzfragen gewöhnlich zurückhaltend ist, diesmal ... für die allergrössten Opfer zu stimmen entschlossen ist. Das mag diejenigen beruhigen, welche glaubten, Langenthal bringe für die Wauwylbahn keine Subvention zustande.»

Den Beweis für diese Opferbereitschaft mussten die Langenthaler dann freilich nicht erbringen.

Langenthal–Aarwangen–Oensingen

Doch nicht nur in Langenthal, sondern – wie schon erwähnt – auch in Aarwangen war im Jahre 1891 von einem Bahnprojekt die Rede, das, aus Aarwanger Sicht, mit einer Linie Langenthal–Wauwil in Zusammenhang stand.

Einwohner- und Burgergemeinde Aarwangen bestellten ein Komitee, das den Auftrag hatte, eine Konzession für eine normalspurige Bahn von Langenthal nach Oensingen zu erwerben. Als Vertreter dieses Komitees gelangten Dr. J. Kummer, Arzt, und A. Egger, Kaufmann, am 20. November 1891 mit einem Gesuch an den Bundesrat.

Darin wiesen sie einleitend darauf hin, dass für Aarwangen aus dem Umstand, dass es immer noch über keine Bahnverbindung verfüge, «missliche Verhältnisse» erwüchsen. Sie gestanden zwar ein, dass den «vorhandenen Bedürfnissen vorläufig schon ein Tramway genügen» würde, «wenn nicht andere Gesichtspunkte unsere künftigen Verhältnisse in einem hoffnungsvolleren Licht erscheinen liessen».

Vor Jahrzehnten schon sei man sich nämlich zufolge des Jura–Gotthard-Bahnprojektes in Aarwangen gewiss gewesen, in das schweizerische Haupteisenbahnnetz «eingeflochten» zu werden. Dieses Projekt sei jedoch zufolge der Ungunst der Zeit von der Bildfläche verschwunden und es würde sehr schwierig sein, es wieder zu reaktivieren.

Dagegen hätten sich die Aussichten für Aarwangen insofern wieder gebessert, als man nun «von verschiedenen Seiten einer Verbindung des

Jura mit dem Gotthard das Wort rede und diese Verbindung ... rationeller Weise nur über Aarwangen stattfinden» könne, nämlich von Delsberg aus über Mervelier, durch einen sieben Kilometer langen Tunnel nach Hammer und von dort über Herbetswil, Balsthal, Oensingen, Aarwangen und Langenthal nach Luzern.

Die Initianten erklärten jedoch, dass sie nicht darüber «eine Polemik eröffnen» wollten, auf welchen Wegen Delsberg mit Oensingen einerseits und Langenthal mit Luzern anderseits zu verbinden seien; sie müssten jedoch «jetzt schon die Lösung der Frage bezüglich der Strecke Delsberg–Oensingen andeuten, weil sie zum Verständnis unseres Gedankenganges die notwendige Aufklärung gibt und umschreibt, dass wir auf eine künftige internationale Bahnlinie von Oensingen über Aarwangen nach Langenthal rechnen dürfen».

Allerdings – so räumten die Initianten ein – reichten ihre Mittel vorläufig nicht aus, die ganze Teilstrecke (Langenthal–Oensingen) der internationalen Bahnlinie (Delsberg–Wauwil) zu bauen; insbesondere der Aareübergang stelle ein zunächst unerschwingliches Objekt dar. Dieser Umstand könne sie aber nicht davon abhalten, «sogleich die kurze Strecke Langenthal–Aarwangen aus eigenen Mitteln zu erstellen und damit vorläufig den Anschluss an das bestehende Bahnnetz, der uns ein Lebensbedürfnis ist, zu erreichen».

In zweiter Priorität würde dann die Strecke von Aarwangen links der Aare bis Oensingen gebaut, während der Aareübergang erst erstellt würde, wenn «durch Herbeiziehung der interessierten Theile die Mittel zum Ausbau der ganzen Transiteilstrecke» zur Verfügung stünden. Um aber schon für die Teilstrecke die für eine künftige Transitlinie erforderlichen technischen Bestimmungen, namentlich bezüglich Steigungs- und Richtungsverhältnisse einzuhalten, sei die ganze Linie Langenthal–Oensingen in das Projekt aufgenommen und um deren Konzessionierung nachgesucht worden. – Diese erfolgte am 28. Juni 1893.

Bemerkenswert ist, dass man zu Beginn der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts in Langenthal eine Bahnlinie Langenthal–Wauwil als Fortsetzung entweder einer Schmalspurbahn Liestal–Balsthal–Langenthal oder einer Normalspurbahn Münster–Solothurn (–Langenthal) betrachtete, während man in Aarwangen darin eine Teilstrecke einer den Jura mit dem Gotthard verbindenden internationalen Transitstrecke erblickte. Letzteres vermag kaum zu erstaunen, wenn man in Betracht zieht, wer der Verfasser des

Projektes für eine Normalspurbahn Langenthal–Oensingen gemäss Konzessionsgesuch vom 20. November 1891 war: Es handelte sich dabei um den damals in Luzern ansässigen Ingenieur A. Lindner, der später, allerdings von Brienz aus, im Zusammenhang mit (Delsberg–Oensingen–)Langenthal–Wauwil nochmals in Erscheinung treten sollte.

Und wieder Jura–Gotthard-Bahn

Die Bahnangelegenheit «Langenthal–Wauwil» erschien nun aber plötzlich in einem andern Licht. Weshalb?

Im Dezember 1895 erschien in Delsberg unter dem Titel «Le Chemin de Fer du Jura–Gothard» ein mit der Schlussformel «Langenthal, Aarwangen, Balsthal et Delémont, en décembre 1895; Le Comité d'Initiative» versehener Bericht. – Wie kam es dazu ?

Am 28. Januar 1895 fand in Delsberg eine aus den Amtsbezirken Delsberg und Münster zahlreich besuchte Delegiertenversammlung statt, die ein elfköpfiges Initiativkomitee für eine Eisenbahnlinie Delsberg–Oensingen wählte; zum Präsidenten wurde Regierungsstatthalter E. Boéchat und zum Sekretär Gemeinderat A. Campler bestimmt. Dieses Komitee nahm seinerseits Kontakt auf mit den schon bestehenden Komitees für die Linien Langenthal–Wauwil, Langenthal–Aarwangen–Oensingen und Oensingen–Balsthal.

Am 14. Februar 1895 schon trafen sich Delegierte dieser Komitees im Hotel «Gotthard» in Olten und beschlossen einstimmig, die Vorarbeiten für das als «Jura–Gotthard-Bahn (Jura–Gothard)» bezeichnete Vorhaben an die Hand zu nehmen und einen Ingenieur zu beauftragen, bisherige Studien durch weitere Vermessungen und Berechnungen zu vervollständigen. Ein engerer Ausschuss, dem nebst E. Boéchat und A. Campler auch Nationalrat G. Bangerter, Langenthal, Dr. J. Kummer, Aarwangen, und Oberamtmann J. Bloch, Balsthal, angehörten, wurde mit der Ausführung der gefassten Beschlüsse betraut. Die drei Letztgenannten stellten als Mitglieder der Initiativkomitees für Eisenbahnlinien von Langenthal nach Wauwil, von Langenthal über Aarwangen nach Oensingen und von Oensingen nach Balsthal die Verbindung mit diesen drei Vorhaben her.

Im Juni 1895 wurde Ingenieur A. Lindner, Brienz, mit Planstudien und Rentabilitätsberechnungen für das Jura–Gotthard-Bahn-Projekt beauftragt.



LE
CHEMIN DE FER
DU
JURA-GOTHARD



DELEMONT
IMPRIMERIE BOÉCHAT, FAUBOURG DES MOULINS
—
1895

Titelseite des Im Dezember 1895 in Delsberg erschienenen Berichts «LE CHEMIN DE FER DU JURA-GOTHARD». (SBB Archiv)

In der Ausgabe vom 16. Oktober 1895 des «Oberaargauer Tagblattes» wies ein Einsender mit dem Kürzel «-er» darauf hin, es verlaute, in Langenthal wirkten immer noch Agitatoren für eine Weissensteinbahn. Er halte das für einen Fehler; denn diese Bahn könne ... nie und nimmer eine internationale Linie werden. Ausserdem sei die Weissensteinbahn ein spezifisch solothurnisches Unternehmen: Damit «verlören» alle andern Ortschaften und die Stadt Solothurn «gewänne alles alleine».

Von der Linie Jura–Gotthard würde aber Langenthal ganz speziell profitieren; denn der verlorene Konsum des Gäus und des Dünnerntals werde durch diese Bahn wieder Langenthal zugewendet werden. Aus diesen Gründen sei denn auch zu erwarten, «die ganze Kaufmannschaft von Langenthal werde mit der ganzen Bevölkerung» für das J–G-Projekt einstehen und dieses «mit aller Kraft fördern helfen». Selbst in Münster habe man erkannt, dass die Verbindung mit Solothurn über und durch den Weissenstein «Nichts sei und dass es vorteilhafter wäre, den Anschluss an die Linie Delsberg–Langenthal zu suchen».

Am 26. Oktober 1895 tagte das Initiativkomitee erneut in Olten. Dabei wurde ein Bericht von Ingenieur Lindner angehört und beschlossen, beim Bundesrat ein Konzessionsgesuch einzureichen; dieses beschränkte sich formell allerdings auf die Strecke Delsberg–Oensingen, da – wie erwähnt – die Strecken Oensingen–Langenthal und Langenthal–Wauwil 1893 bzw. 1891 schon konzessioniert worden waren. Im Übrigen sollten sofort nach Erhalt der Konzession die für die Beschaffung des erforderlichen Baukapitals nötigen Schritte getan werden.

Die damit angeschnittene Finanzierungsfrage war dem «Oberaargauer Tagblatt» in der Ausgabe vom 1. November 1895 mit dem Satz «Wenn jetzt nur noch ein amerikanischer Goldkönig käme, der sich als Unternehmer meldete» gerade noch eine Kürzestglosse wert.

Mit Eingabe vom 25./26. November 1895 wurde das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Delsberg über Mervelier und Herbetswil nach Oensingen an den Bundesrat gestellt.

Wörtlich wurde darin ausgeführt: «Zum Zwecke, die schon längst benötigte direkte Eisenbahnverbindung zwischen Delémont und Luzern ins Leben zu rufen, hat sich ein Comité aus allen betreffenden Landesgehenden gebildet, welches den Unterzeichneten (d.h. E. Boéchat und A. Campler) Auftrag erteilte, die für genannten Zweck noch nötige Concession ... nachzusuchen.»

Zu diesem Konzessionsbegehren bemerkte das Technische Inspektorat des Post- und Eisenbahndepartementes, dieses bezwecke – in Verbindung mit den Komitees für die Bahnstrecke Oensingen–Wauwil, für welche die Konzession schon erteilt worden sei – eine Transitlinie Delémont–Wauwil anzustreben, wobei die auch schon bestehende Konzession Oensingen–Balsthal zu Gunsten des vorliegenden Projektes fallen gelassen werden solle.

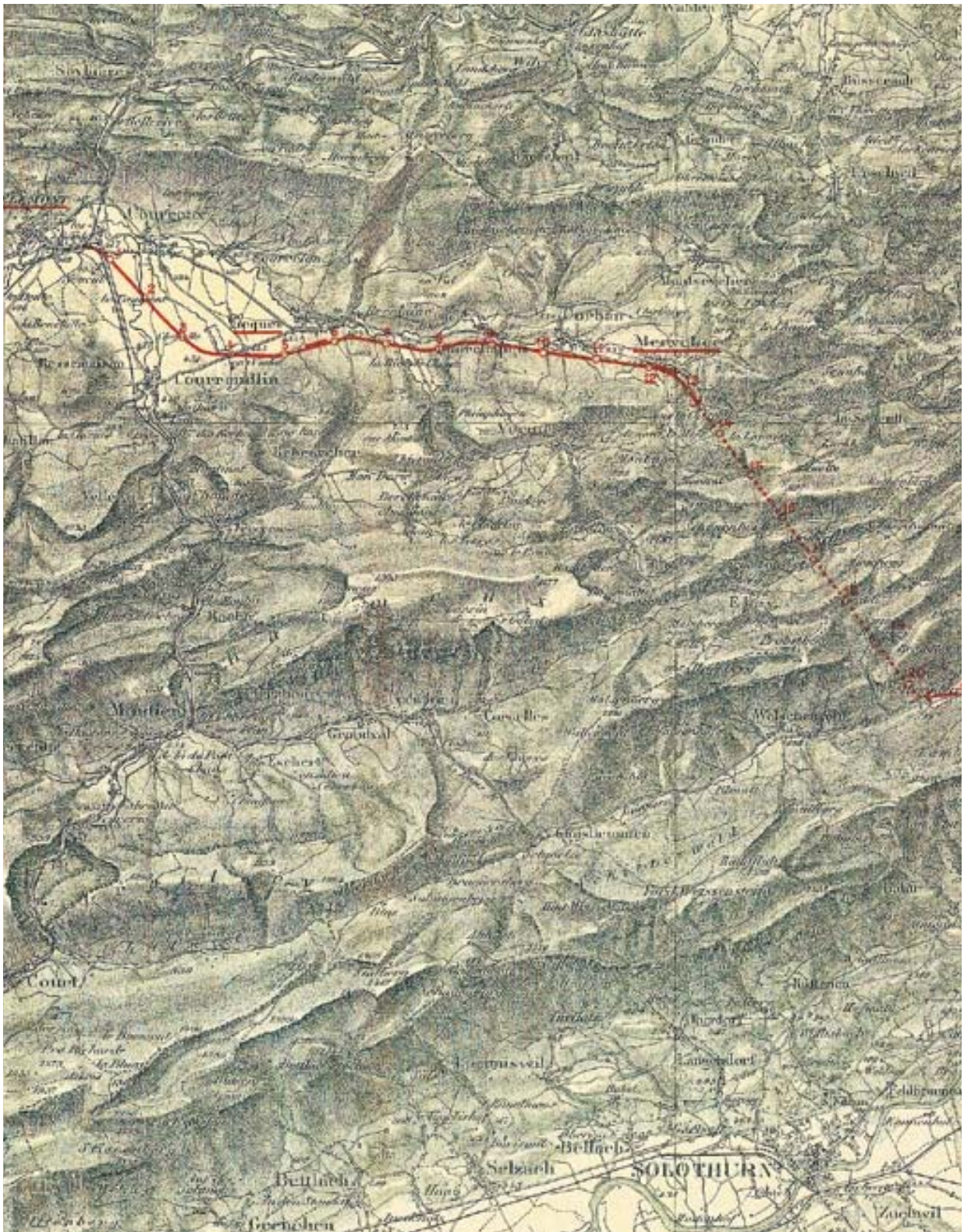
Mit Schreiben vom 1. Dezember 1895 teilte die Préfecture de Delémont dem Eisenbahndepartement in Bern Folgendes mit: «En réponse à votre convocation du 29 novembre, nous avons l'honneur de vous informer que nous avons chargé un membre de notre comité, Monsieur Bangerter, Conseiller national à Langenthal, de nous représenter à la conférence de mardi, 3 crt. relative à notre demande de concession. Monsieur Bangerter a reçu les pouvoirs nécessaires.»

Bei dieser «conférence» handelte es sich um die konferenziellen Verhandlungen, die am 3. Dezember 1895, von 15 Uhr bis 15.30 Uhr im «alten Bundesratshaus» zu Bern stattfanden.

Bemerkenswert ist, dass im Verlaufe dieser Verhandlungen Nationalrat G. Bangerter beantragte, die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sei auf 36 Monate festzusetzen, weil eine Finanzierung innert einer Frist von bloss 24 Monaten «wohl kaum möglich sein werde». Diesem Antrag wurde seitens des Departementes jedoch entgegengehalten, es entspreche konstanter Praxis, Fristverlängerungen in weitestgehender Weise zu bewilligen und eine Abweichung von der üblichen zweijährigen Frist erscheine «vorläufig kaum begründet». Dementsprechend wurde beschlossen, «an der 24monatlichen Frist vorläufig festzuhalten, dagegen vom Wunsche der Konzessionspetenten am Protokoll Vormerk zu nehmen».

Auf die Frage von Regierungsrat R. Kyburz, der als Vertreter des Kantons Solothurn an den Verhandlungen teilnahm, ob die bereits erteilte Konzession für die Linie Oensingen–Balsthal aufrechterhalten bleibe, erklärte Nationalrat G. Bangerter, dass sich die Vertreter der übrigen drei von der neuen Bahn betroffenen Projekte dieser «untergeordnet» hätten und «für den Fall ihrer Verwirklichung zugunsten der letzteren zurücktreten» würden.

In der bundesrätlichen Konzessions-Botschaft vom 16. Dezember 1895 wurde ausgeführt, «im Laufe des letzten Jahrzehnts habe man sodann



Übersichtsplan 1:100 000 zum Konzessionsgesuch vom 25. Oktober 1895 für eine



Normalspurbahn von Delsberg nach Oensingen. (Schweizerisches Bundesarchiv)

einen Anschluss an die von Frankreich kommende Bahn in Delsberg anzustreben begonnen, indem das Tracé zuerst durchs Scheultethal und nach Durchbohrung des Jura über Önsingen–Langenthal nach Wauwyl resp. Luzern führen sollte». Indessen habe sich einzig das Aarwanger Initiativkomitee ernsthaft mit diesem Bahnprojekt beschäftigt und «seine kleine Bahnstrecke» als einen Teil der künftig zu erwartenden Hauptbahn projektieren lassen.

Nachdem ein Langenthaler Initiativkomitee um die Konzession «der einstens begonnenen und dann liegen gebliebenen Bahnstrecke Langenthal–Wauwyl» nachgesucht habe, «bleibe von der heute angestrebten Transitlinie nur der Teil Delsberg–Önsingen noch übrig, für welchen bis heute keine Konzession bestehe».

Für den letzten Teil der angestrebten Transitlinie Delsberg–Wauwil habe sich nun ebenfalls ein Initiativkomitee gebildet, das sich indessen unverzüglich mit den Komitees in Aarwangen, Langenthal und Balsthal in Verbindung gesetzt und «die Vereinigung aller Interessen zu stande gebracht» habe; es liege eine Verzichtserklärung der einzelnen Komitees auf ihre Konzessionen vor «zu gunsten der Gesamtheit», um das grosse Ziel vereint anzustreben. Die Begründung des Konzessionsgesuches könne sich dementsprechend denn auch nicht bloss auf die nachgesuchte Strecke (Delsberg–Önsingen) beziehen, sondern müsse die Erstellung der Transitlinie (Delsberg–Önsingen–Langenthal–Wauwil) in ihrer Gesamtheit umfassen.

Der schon erwähnte Bericht vom Dezember 1895, auf dem das Konzessionsgesuch weitgehend beruhte, zerfiel in drei Teile, nämlich in einen einleitenden Teil einerseits sowie in einen technischen und einen allgemeinen Teil anderseits. Verfasser der beiden letztgenannten Teile – die auch der Untermauerung des Konzessionsgesuches dienen sollten – war wiederum Ingenieur A. Lindner, der diese mit «Brienz, le 21 octobre 1895» datierte und zudem als Projektverfasser die Unterlagen zum Konzessionsgesuch unterzeichnete.

Beim einleitenden Teil handelt es sich um eine eingehende Darstellung der Bedeutung, die dieser zweiten Auflage einer Jura–Gotthard-Bahn zukomme. So sei vor 20 Jahren um die Konzession für eine direkte Eisenbahnlinie von Delsberg nach Luzern und dem Gotthard nachgesucht worden, habe man zu dieser Zeit doch schon erkannt, wie wichtig eine Verkürzung der Verbindung von Frankreich her für den Gotthard und

Italien wäre. Auch die lokalen Interessen seien wach geblieben, gelte es doch, den industrialisierten Jura mit den landwirtschaftlichen Gebieten «du centre de la Suisse» durch eine direkte Bahnlinie, d.h. ohne Umweg über Biel oder Basel, zu verbinden.

Andere Projekte, die nur diese lokalen Bedürfnisse abgedeckt hätten, seien der hohen Erstellungskosten für Tunnelstrecken wegen nicht zustande gekommen.

Wenn man die Landkarte betrachte, frage man sich jedoch, warum eine Linie Delsberg–Oensingen–Luzern noch nicht existiere; eine solche Linie dränge sich auf, sei doch der Umweg über Basel für den Verkehr von und nach Frankreich «un non-sens». Die grossen Bahngesellschaften – Französische Ostbahn, Schweizerische Centralbahn und Gotthardbahn – ignorierten die Idee einer Jura-Gotthard-Bahn, hielten es diese doch wie die Privatleute: sie handeln erst, wenn ihre Interessen berührt werden. Dies trete nun mit dem in Aussicht stehenden Simplon-Durchstich ein. Dieser werde zu einer nachhaltigen Konkurrenz für den Gotthard und die Linien, die ihm den Transitverkehr aus Frankreich vermittelten.

Was «der Gotthard» werde tun können, sei eine Verkürzung seiner Verbindung zwischen Frankreich und Italien, und genau «le Jura–Gothard» biete diese Verkürzung an. Man sei denn auch davon überzeugt, dass die entsprechenden Bemühungen besser unterstützt würden als 1873.

Der technische Teil des Berichtes befasste sich im Wesentlichen mit der Tracéführung, den Neigungsverhältnissen und Kurvenradien, dem Unter- und Oberbau sowie den Hochbauten. Dabei wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die gleichen technischen Dispositionen angewandt würden wie für die Strecke Langenthal–Oensingen.

Im allgemeinen Teil des Berichtes streifte Ingenieur A. Lindner kurz die Vorgeschichte des «Jura–Gothard», indem er darauf hinwies, dass seit einiger Zeit ein Langenthaler und ein Aarwanger Initiativkomitee über Konzessionen für die Strecken Langenthal–Wauwil (als Fortsetzung für die geplante Weissensteinbahn Münster–Solothurn) und Langenthal–Oensingen (im Rahmen eines vorerst einmal angestrebten Bahnanschlusses Aarwangsens) verfügten. Für eine Transitlinie Delsberg–Wauwil fehle somit nur noch die Konzession für das Teilstück Delsberg–Oensingen, wofür sich nun aber auch ein Initiativkomitee gebildet habe. Eine Konzession Delsberg–Oensingen finde ihre Rechtfertigung denn auch eigentlich in der Schaffung der erwähnten Transitlinie – eben des «Jura–Gothard».

Weiter verweist der Bericht auf die betrieblichen Vorteile der ins Auge gefassten Transitlinie, und zwar für folgende Relationen:

- Delsberg–Luzern (als Hauptfremdenstation)
- Delsberg–Rotkreuz (als damaligem eigentlichem Ausgangspunkt der Gotthardbahn)
- Delsberg–Zürich (als Ausgangspunkt für eine künftige Orientbahn via Ofenpass)
- Delsberg–Feldkirch (als Ausgangspunkt für die Arlbergbahn)

Die neue Linie würde somit eine Transitlinie erster Ordnung darstellen; doch nicht nur das, würde sie doch auch lokale Interessen berücksichtigen. Das Projekt sei unter allen Gesichtspunkten vorteilhaft und werde deshalb durch die Eisenbahngesellschaften und die ganze Schweiz unterstützt werden. Schliesslich komme noch dazu, dass sich die Schweiz durch den Gotthard-Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 verpflichtet habe, die kürzeste Zufahrtslinie zum Gotthard anzustreben.

Der Umstand, dass es in der Konzessions-Botschaft vom 16. Dezember 1895 hiess, die Vertreter des Lokalprojektes (d.h. der Bahn Oensingen–Balsthal) hätten «zu Gunsten des grösseren verzichtet», veranlasste das Initiativkomitee, den Bundesrat mit Schreiben vom 14. März 1896 darauf hinzuweisen, es habe «eine solche Verzichtleistung auf die Konzession der Linie Oensingen–Balsthal nicht stattgefunden. Wir haben im Gegenteil dem Initiativkomitee für die Bahn Delsberg–Oensingen mündlich und schriftlich des bestimmtesten erklärt, dass wir auf unsere Konzession nicht verzichten können. ... In diesem Sinne hat der unterzeichnete Präsident unseres Comités am 23. Oktober 1895 an Herrn Dr. Kummer in Aarwangen geschrieben, der namens des Initiativ-Komitees für die Bahn Oensingen–Delsberg die fragliche Verzichtleistung verlangt hatte». Die gleiche Erklärung sei denn auch am 25. November 1895 dem Komitee für das Gesamt-Projekt mündlich abgegeben und von demselben mit der Bemerkung entgegengenommen worden, eine Verzichtleistung sei durchaus nicht erforderlich, indem später, wenn beide Bahnen – Delsberg–Wauwil und Oensingen–Balsthal – gebaut werden sollten, sicher eine Verständigung erzielt werden könne.

Im erwähnten Schreiben vom 23. Oktober 1895 an Dr. J. Kummer war Oberamtmann J. Bloch übrigens sehr deutlich geworden, indem er – als ob er die weitere Entwicklung der Dinge gehaut hätte – Folgendes ausführte: «Es thut mir leid, Ihrem in Ihrem Schreiben vom 21. ds. Mts. ge-

äusserten Wünsche nicht ohne Weiteres entsprechen zu können. Ich habe mit mehreren Mitgliedern unseres Komitees gesprochen; diese fürchten alle mit mir, es könnte eine Erklärung, wie Sie sie wünschen, zu Verwicklungen führen und uns in eine Lage bringen, in der wir nicht mehr frei handeln können. Wir sind gerne bereit, das grosse Werk nach unsern Kräften zu unterstützen und – wenn dasselbe zu Stande kommt – unsere kleine Linie in der grossen aufgehen zu lassen. Da wir jedoch mit ziemlicher Sicherheit auf baldige Verwirklichung unseres kleinen Projektes rechnen, müssen wir dafür sorgen, dasselbe unabhängig zu bewahren. Wir sind gerne bereit, auch für die Bewilligung einer Concession für die grosse Linie neben unserer Concession einzustehen, dürfen aber unsere Concession nicht erlöschen lassen ...».

Dies bedeutete den Ausstieg der Verfechter einer Oensingen-Balsthal-Bahn aus dem Jura-Gothard-Vorhaben.

Die Konzession für die Strecke Delsberg–Oensingen wurde E. Boéchat und A. Campler in Delsberg durch Bundesbeschluss vom 23. März 1896 erteilt. Damit bestanden für die angestrebte Transitlinie Delsberg–Wauwil drei verschiedene Konzessionen (Langenthal–Wauwil, Langenthal–Oensingen und Delsberg–Oensingen) aus den Jahren 1891, 1893 und 1896, mit der Folge, dass auch die Fristen zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen differierten. Die Weiterverfolgung des Projektes wurde dadurch nicht eben erleichtert.

Während der Erwerb der Konzession für die Strecke Delsberg–Oensingen ausschliesslich im Hinblick auf die erwähnte Transitlinie erfolgte, war dies für die Strecke Langenthal–Oensingen bloss für einen späteren Zeitpunkt und für die Strecke Langenthal–Wauwil ursprünglich überhaupt nicht der Fall.

Abfuhr bei der Gotthardbahn

Nachdem nun also seit März 1896 für die ganze Strecke Delsberg–Wauwil Konzessionen bestanden, ging am 13. Februar 1897 bei der Direktion der Gotthard-Bahn (GB) am Schweizerhofquai in Luzern aus Delsberg ein «au nom des Comités de Langenthal, Aarwangen, Balsthal et Delémont» durch E. Boéchat und A. Campler unterzeichnetes längeres, in französischer Sprache gehaltenes Schreiben ein, das vom Registrator der GB mit dem Vermerk «Eisenbahnprojekt Jura–Gotthard; Anfrage betreffend Ueber-

nahme durch Erwerb oder Unterstützung der Linie» versehen wurde. Damit war das auf den Punkt gebracht, was die beiden Unterzeichner des Schreibens in weitschweifigen Ausführungen und unter Beilage des Berichtes vom Dezember 1895 und eines Exemplars der Konzession vom 23. März 1896 der GB-Direktion schmackhaft zu machen versuchten.

Einleitend wiesen sie darauf hin, sie möchten sich mit der GB-Direktion über eine Eisenbahnfrage unterhalten, die der Natur der Sache nach wohl auch die GB interessiere.

Seit mehr als 20 Jahren schon, so fuhren sie weiter, nehme «notre projet de chemin de fer du Jura–Gothard» (J–G) im Oberaargau, im Kanton Solothurn und im Jura einen wichtigen Platz ein. Nachdem nun aber in letzter Zeit davon ausgegangen werden müsse, dass der Simplon-Durchstich zustande kommen werde, lebe das Jura–Gotthard-Vorhaben wieder auf. Insbesondere fühle sich der Jura bedroht, mit Bezug auf den internationalen Verkehr benachteiligt zu werden, sei doch zu erwarten, dass der Verkehr von Frankreich und von England mit Bestimmung Italien und umgekehrt über die direktere Route abgewickelt werde, wenn nichts unternommen würde, um die Strecke Belfort–Luzern abzukürzen.

Das Projekt berühre aber auch die lokalen Interessen der Gegenden zwischen Delsberg und Wauwil: Grosse industrielle Unternehmen warteten schon seit langem darauf, miteinander verbunden zu werden und für die Zentralschweiz, vornehmlich landwirtschaftlich ausgerichtet, wäre es von Vorteil, näher mit den industrialisierten Tälern des Jura verbunden zu werden.

Aus dieser Erkenntnis heraus habe denn auch der Grosse Rat des Kantons Bern dem J–G-Projekt eine Aktienübernahme zugesichert. Die Teilstrecke Langenthal–Wauwil indessen sei davon ausgenommen worden, und zwar wegen des neuen Lötschbergbahn-Projektes, das Verkehr zugunsten des Simplons abziehen werde.

Das J–G-Projekt bedinge – wurde im Schreiben nun etwas konkreter ausgeführt – auch bedeutende Bauwerke, namentlich einen grossen Tunnel zwischen Mervelier und Herbetswil und einen Viadukt über die Aare in Aarwangen. Die Gesamtkosten seien mit 20 Millionen Franken zu beziffern und es wäre demzufolge unrealistisch, sich für die Beschaffung dieser Summe nur auf die berührten Landstriche stützen zu wollen. Vielmehr sei es unabdingbar, auf die finanzielle Unterstützung anderer Interessierter zählen zu können.

In diesem Sinne ersuchten die Komitees die GB-Direktion, die Frage zu prüfen, ob die projektierte Eisenbahnlinie «unter den gegenwärtigen Umständen» nicht auch den Interessen der Gotthardbahn ganz besonders dienen würde und ob – eventuell – die GB-Direktion nicht den Bau der J–G an die Hand nehmen oder sie zumindest in bedeutendem Masse unterstützen könnte. Man denke, dass die Verkürzung um fast 40 Kilometer, welche die J–G gegenüber der bestehenden Linienführung Belfort–Luzern via Basel böte, die GB lebhaft interessiere; deshalb hoffe man denn auch auf eine baldige günstige Antwort.

Für den Fall, dass noch genauere Angaben über das J–G-Vorhaben erwünscht wären, würde sich das Komitee-Mitglied Nationalrat Bangerter, Langenthal, gerne nach Luzern begeben.

Die GB-Direktion behandelte die Anfrage in ihrer Sitzung von Freitag, 26. Februar 1897. Der entsprechende Protokoll-Eintrag enthält folgenden Beschluss: «Dem genannten Comité seine Mitteilungen zu verdanken & beizufügen, man verfolge diese Angelegenheit mit Interesse, könne sich aber in diesem Momente nicht näher mit derselben befassen, da die Rückkaufsbestrebungen es zur Zeit den Bahnverwaltungen nicht gestatten, sich auf neue Unternehmungen einzulassen, sondern sie vielmehr nötigen, eine zuwartende Stellung einzunehmen.»

Dies wurde A. Campler zuhanden des Initiativkomitees unverzüglich in einem französisch gehaltenen Schreiben zur Kenntnis gebracht – übrigens ohne Ausdruck jeglichen Bedauerns.

Dieser Bescheid aus «Luzern» war dem J–G-Projekt nicht nur nicht förderlich, sondern bedeutete für dieses praktisch das Aus. – So sei denn kurz dargestellt, wie die Komitees von Delsberg, Balsthal und Aarwangen auf die Situation, wie sie sich nun darbot, reagierten, um dann noch etwas ausführlicher zu schildern, wie das Langenthaler Komitee versuchte, wenigstens die Fertigstellung der Strecke Langenthal–Wauwil zustande zu bringen.

Das weitere Schicksal der Jura–Gotthard-Teilkonzessionen

Jedes der genannten Komitees verfügte – wie schon erwähnt – über die Konzession für je eine Teilstrecke; was geschah nun mit diesen Konzessionen?

a. Delsberg–Oensingen:

Mit Schreiben vom 8. März 1898 ersuchte das Initiativkomitee den Bundesrat um Erstreckung der in der Konzession für die Vorlage der technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 23. März festgelegten Frist um zwei Jahre, dem dieser mit Beschluss vom 12. April 1898 entsprach. Zur Begründung des Gesuches führten die Initianten u.a. aus: «Or, malgré les perspectives très favorables ... nous voyons qu'il ne nous est pas possible de fournir, dans le délai fixé, la justification financière prévue à l'art. 8 de la concession.» Sie seien aber trotzdem zuversichtlich, das Projekt zu einem guten Ende führen zu können.

Da das Komitee es zwei Jahre später sogar versäumte, ein weiteres Fristerestreckungsgesuch zu stellen, erlosch die Konzession. Erst mit Eingabe vom 26. November 1901 reichte das Komitee ein Gesuch um Erneuerung der Konzession ein, und zwar mit dem Hinweis, der Gedanke an den Bau der Linie Delsberg–Oensingen sei durchaus noch nicht erloschen. «Or, l'idée de construire cette ligne est loin d'être abandonnée; on s'en occupe au contraire dans plusieurs régions.» Der Bundesrat beantragte in einer Botschaft vom 10. Januar 1902 der Bundesversammlung, dem Gesuch zu entsprechen, was denn mit Bundesbeschluss vom 24. April 1902 auch geschah.

Am 22. März 1904 stellten V. Helg, Stadtpräsident, und L. Chappuis, Grossrat, Delsberg, als Vizepräsident und Sekretär einer «Section Delémont–Mervelier» der «Chemin de fer Jura–Gothard» ohne nähere Begründung ein weiteres – wie sich herausstellen sollte letztes – Fristverlängerungsgesuch, dem der Bundesrat am 24. April 1904, mit Wirkung bis zum 24. April 1906, entsprach. Zu diesem Zeitpunkt erlosch die Konzession dann endgültig.

b. Oensingen–Balsthal:

Von der durch Bundesbeschluss vom 28. Juni 1893 erteilten Konzession wurde Gebrauch gemacht; die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) nahm am 17. Juli 1899 den Betrieb auf.

c. Langenthal–Oensingen:

Auch das Aarwanger Komitee sah sich veranlasst, mehrmals um Verlängerung der Frist für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen nachzusuchen. 1894 wurde geltend gemacht, mit Rücksicht auf

die «noch nicht genügend eingeleitete und durchgeführte Finanzierung des Unternehmens sowie die durch Herrn Müller-Landsmann, Lotzwil, an die Firma Siemens & Halske veräusserte Konzession zur Ausbeutung der Wasserkraft der Aare bei Wynau, wodurch die Nutzbarmachung dieser Wasserkraft in Aussicht stehe, bedürfe das Projekt neuer eingehender Prüfungen und Studien, welche die Konzessionäre nicht versäumen möchten».

1896 wurde als Hauptgrund für das Gesuch «die im Prinzip ausgesprochene Fusion der Interessen der Petenten mit denjenigen der Konzessionsinhaber der Linie Oensingen–Delsberg» angegeben.

1898 wurde erwähnt, eine für das Gebiet zwischen Langenthal und Aarwangen in Aussicht genommene Erstellung von Industriegeleisen habe «einige Fortschritte gemacht».

1900 wurde auf neue Pläne verwiesen, die ergeben hätten, dass eine Linie Langenthal–Oensingen nur dann rentieren könnte, wenn die so genannte Wasserfallenbahn (Oensingen resp. Balsthal–Reigoldswil–Liestal) konzessioniert und auch gebaut würde.

1902 hiess es, es bestehe die Absicht, die Konzession in dem Sinne abzuändern, dass vorerst eine elektrische Normalspur-Strassenbahn Langenthal Postplatz–Aarwangen gebaut und «dieser Schienenstrang nachher, wenn das Bedürfnis sich zeige», nach Niederbipp oder eventuell Oensingen fortgesetzt werde.

Im Verlängerungsgesuch vom 11. Juni 1904 schliesslich wurde in Aussicht gestellt, man beabsichtige nun, eine Konzessionsänderung im Sinne einer Umwandlung in eine Schmalspurbahn zu veranlassen.

So kam es denn auch: Am 26. Oktober 1907 konnte die Langenthal-Jura-Bahn als elektrisch betriebene Schmalspurbahn auf der Strecke Langenthal–Aarwangen–Niederbipp–Oensingen Endhalt (Dorf) den Betrieb aufnehmen.

d. Langenthal–Wauwil:

Auch dem Langenthaler Komitee blieb es nicht erspart – mit Schreiben vom 10. Dezember 1894 – beim «Tit. Schweiz. Eisenbahndepartement, Bern» um eine Verlängerung der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen zu ersuchen. Zur Begründung wurde angeführt, die Finanzierung des Weissensteinbahnprojektes sei «nun leider dermalen noch nicht perfekt», was – da die Ausführung der Linie Langen-

thal–Wauwil vom Zustandekommen desselben abhänge – zur Folge habe, dass den Gesuchstellern «die notwendige freie Bewegung für ihr eigenes Projekt noch fehle». Mit Beschluss vom 4. Januar 1895 verlängerte der Bundesrat die Frist um drei Jahre.

Doch auch nach Ablauf dieser drei Jahre musste das Komitee dem Eisenbahndepartement wiederum mitteilen, es sei «leider bis heute nicht möglich geworden, die Finanzierung der Linie durchzuführen, trotzdem das Projekt an volkswirtschaftlicher Bedeutung für unsere Gegend um so weniger verloren hat, als inzwischen die Fortsetzung derselben über Oensingen nach Delsberg gleichfalls konzessioniert worden ist». Auch diese Fristverlängerung wurde gewährt.

Von besonderem Interesse ist, dass die Weissensteinbahn nicht mehr erwähnt wurde; vielmehr wurde mit Bezug auf die Fortsetzung nach Delsberg Folgendes ausgeführt: «Obschon nun die Aussichten für die Realisierung einer Jura–Gotthard-Bahn für den Augenblick nicht gerade rosige sind» – nach dem Bescheid aus «Luzern» vom Februar 1897 nachgerade gelinde ausgedrückt – «so legen die betreffenden interessierten Gegenden dennoch ein grosses Gewicht auf die Aufrechterhaltung der bezüglichlichen Konzessionen, von der Hoffnung geleitet, dass sich über kurz oder lang Mittel und Wege finden werden, das Unternehmen zu verwirklichen».

Angesichts dieser doch eher gedämpften Stimmung erstaunt es nicht, dass etwa um die gleiche Zeit, d.h. am 22. November 1897, die Einwohnergemeindeversammlung von Langenthal unter dem Titel «Kosten für Vorstudien für eine Eisenbahn Langenthal–Wauwil» über einen Nachkredit zu befinden hatte.

Als Präsident des betreffenden Komitees referierte Nationalrat G. Bangerter. Er gab «in kurzen Zügen» Auskunft über die Tätigkeit des letztern und bemerkte, dass eine ausführliche Berichterstattung an einer «im gegebenen Moment» einzuberufenden öffentlichen Versammlung erfolgen werde. – Selbstverständlich habe das Komitee die erwachsenen Auslagen für Projekte etc. zu bestreiten gehabt; diese beliefen sich auf ca. Fr. 1500.– und gemäss früherem Beschluss habe die Gemeinde dafür aufzukommen.

Gemeinderatspräsident G. Rufener verdankte die Tätigkeit des Komitees und wies darauf hin, dass «allfällige noch bis Neujahr erwachsende Auslagen» ebenfalls durch die Gemeinde gedeckt werden sollen. Der Nachkredit wurde diskussionslos bewilligt.

Ende 1900 musste erneut um eine Fristverlängerung nachgesucht werden, doch war diesmal die Begründung gegenüber 1897 insofern eine gänzlich andere, als nicht mehr auf eine Jura–Gotthard-Bahn, sondern – wie schon 1894 – auf die Weissensteinbahn (Solothurn–Münster) Bezug genommen wurde. So wurde ausgeführt, das Projekt einer Linie Langenthal–Wauwil sei seinerzeit im Zusammenhang mit einem solchen durch den Weissenstein und in der Absicht entstanden, nicht allein den Oberaargau der Innerschweiz und dem Gotthard näher zu bringen, sondern vielmehr den nördlichen Jura mit Luzern und dem Gotthard auf kürzerem Wege als über Basel oder Biel zu verbinden.

Die Ausführung der Linie Langenthal–Wauwil hange daher ab vom Zustandekommen der Weissensteinbahn oder dem inzwischen aufgetauchten neuen Projekt einer Linie Langenthal–Oensingen und durch die Klus nach Basel. Indessen sei leider noch keine dieser Linien finanziert.

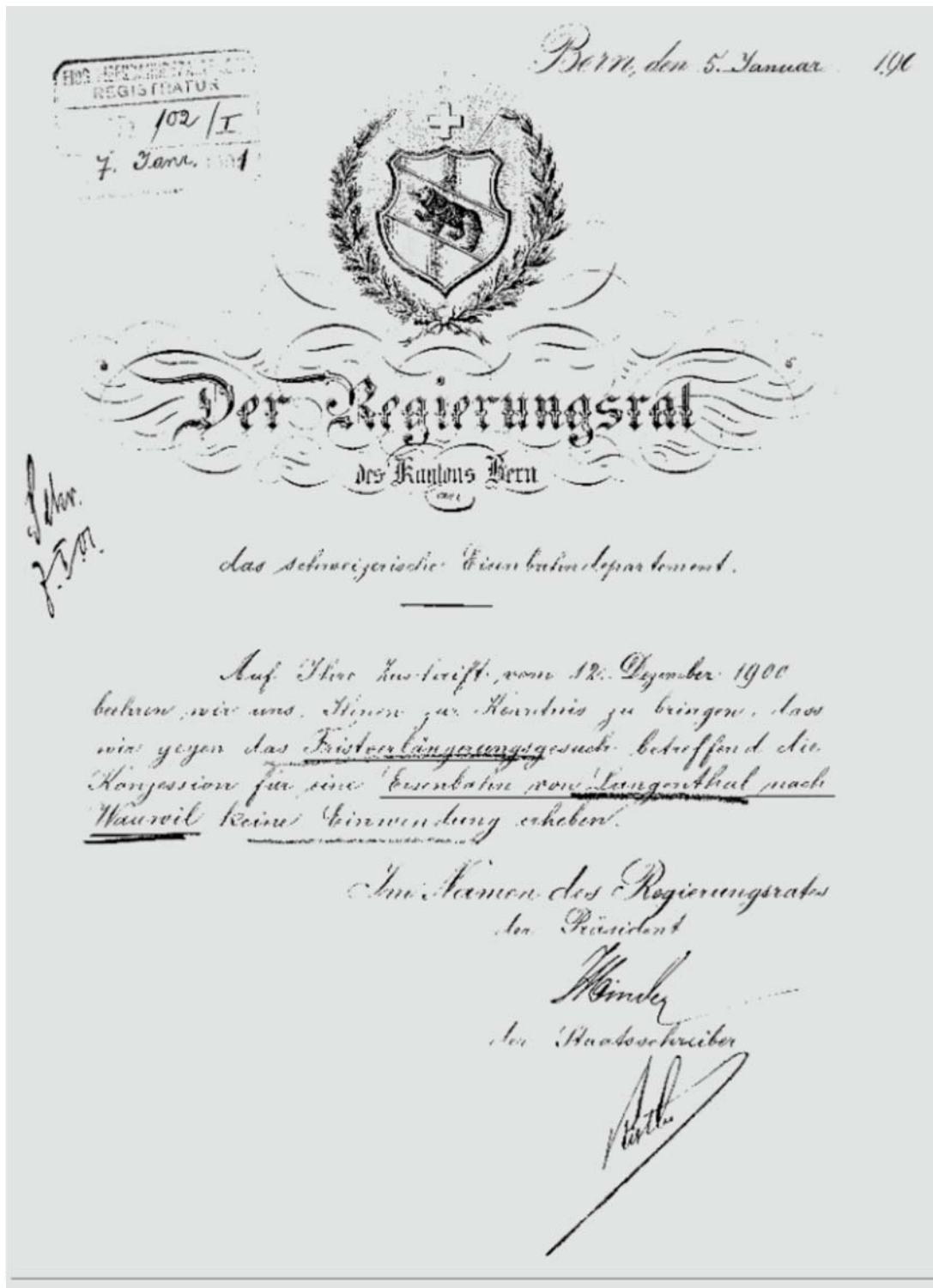
Ende 1903 war einem weiteren, nurmehr von G. Bangerter unterzeichneten Fristverlängerungsgesuch zu entnehmen, der Finanzierung der Langenthal–Wauwil-Bahn habe diejenige der Weissensteinbahn vorgehen müssen. Nachdem diese aber «in den letzten Monaten perfekt geworden» sei, könne nun doch «auch ernsthaft an die Ausführung unseres Projektes gedacht werden».

In ihrer Vernehmlassung vom 8. Januar 1904 zu diesem Fristverlängerungsgesuch konnte es sich die Luzerner Regierung nicht verkneifen, zu schreiben, sie vermöge weder die absolute Notwendigkeit noch die Möglichkeit der Finanzierung der Linie Langenthal–Wauwil zu erkennen...

Am 10. Dezember 1906 schrieb G. Bangerter, von Bern aus, an das Departement: «Wie Sie wissen, ist die Linie Langenthal–Wauwil nur als Teilstrecke einer Bahnverbindung der Innerschweiz mit dem Jura durch den Oberaargau aufzufassen. Das zweite Teilstück, die Weissensteinbahn, ist zur Stunde im Bau; dazu ist im Laufe dieses Jahres eine weitere Linie von Langenthal nach dem Jura (Oensingen) [die Langenthal–Jura-Bahn nämlich] in Angriff genommen worden.

Diese beiden Unternehmungen haben für den Augenblick die Finanzierung der Langenthal–Wauwil-Bahn aufgehalten, deren Ausführung indessen zur zwingenden Notwendigkeit gemacht. Die interessierten Landesgegenden sind bereit, Alles anzubieten, um den Bau zu ermöglichen.

Bei dieser Sachlage stellen wir hiermit nochmals an Sie das ergebene Ge-



Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Bern zum Fristverlängerungsgesuch des Langenthaler Komitees vom 7. Dezember 1900. (Schweizerisches Bundesarchiv)

Hinfall von Konzessionen.

A. Infolge unbenützten Ablaufes der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist.

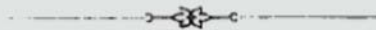
1. Grindelwald-Ofni, 1. Juli 1909.
2. Gunten-Sigriswil, 1. Juli 1909.
3. Heiligkreuz-Wittenbach, 1. Juli 1909.
4. Langenthal-Wauwil, 23. Dezember 1908.
5. Münster-Rothenburg, 31. Dezember 1909.
6. Nebikon-Emmenbrücke (Rottalbahn), 24. Juni 1909.
7. Oberwil-Biel-Benken-Rodersdorf, 22. Januar 1909.
8. Martinsbruck-Finstermünz-Grenze bei Schalkel, 1. Juli 1909.
9. Schöftland-Sursee, 31. Dezember 1909.

B. Infolge Rückzug eines Fristverlängerungsgesuches.

Beatenberg-Interlaken, 1. September 1909.

C. Infolge Erteilung einer neuen Konzession.

1. Lötschbergbahn (vgl. Seite 114 hiavor).
2. Spiez-Frutigen-Bahn (vgl. Seite 114 hiavor).
3. Lugano-Tesserete (vgl. Seite 168 hiavor).
4. Birsigtalbahn (vgl. Seite 253 hiavor).
5. Ebnet-Nesslau (vgl. Seite 261 hiavor).
6. St. Gallen-Speicher-Trogen (vgl. Seite 265 hiavor).
7. Stalden-Saas Fee (vgl. Seite 282 hiavor).
8. Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee und Koppigen-Kirchberg (vgl. Seite 411 hiavor).
9. Interlaken-Brienz (vgl. Band XXIV, Seite 133).



Amtliche Bekanntmachung, wonach die Konzession für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwil infolge unbenützten Ablaufes der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist dahinfiel. (EAS XXV, S. 501)

such, Sie möchten beim h. Bundesrat eine Fristverlängerung von drei Jahren zur Einreichung der notwendigen Vorlagen beantragen.»

Das Departement unterbreitete auch dieses Gesuch der Luzerner Regierung zur Vernehmlassung, und zwar mit Schreiben vom 15. Dezember 1906. Da eine solche jedoch ausblieb, liess das Departement am 10. Januar 1908 jene wissen, es wäre ihr sehr zu Dank verpflichtet, wenn sie ihre Vernehmlassung in Bälde zustellen würde.

In ihrer Antwort vom 22. Januar liess sich die Luzerner Regierung zwar dahingehend vernehmen, sie opponiere «dem zur Vernehmlassung mitgeteilten Gesuche des betreffenden Initiativkomitees um nochmalige Verlängerung der konzessionsgemässen Fristen» nicht, «in der Meinung immerhin, dass dieses die letzte Fristverlängerung sein soll, da nach unserer Überzeugung doch keine Aussicht vorhanden ist, dass von der Konzession Gebrauch gemacht werde».

Am 24. Januar gab das Departement dem Bundesrat von der Einreichung von Fristverlängerungsgesuchen, u.a. für eine Normalspurbahn Langenthal–Wauwil, Kenntnis, mit der lakonischen Bemerkung: «Fristverlängerungen meistens infolge von Schwierigkeiten in der Geldbeschaffung.»

Am 28. Januar 1908 beschloss der Bundesrat, die Frist nochmals, und zwar bis zum 23. Dezember 1908, zu verlängern. – Da kein weiteres Erstreckungsgesuch mehr eingereicht wurde, erlosch die Konzession 17 Jahre nach ihrer Erteilung.

Epilog

Vorweg eine Anmerkung:

Obschon für eine Bahnstrecke Langenthal–Altbüren–Wauwil zwei Konzessionen bestanden hatten – 1873 bis 1886 und 1891 bis 1908 – kann nicht eigentlich von zwei Auflagen einer Langenthal–Wauwil-Bahn gesprochen werden, und zwar deshalb nicht, weil die erste Konzession nicht zuhanden einer erst noch zu bildenden Eisenbahngesellschaft erteilt wurde, sondern einer schon bestehenden, der Schweizerischen Centralbahngesellschaft mit Sitz in Basel (SCB) nämlich. Hätte diese die Linie seinerzeit fertiggestellt und um 1880 in Betrieb genommen, so hätte es sich nicht um eine eigenständige Langenthal–Wauwil-Bahn, sondern bloss um eine weitere Teilstrecke der SCB gehandelt. Es wäre somit auch kein mit «LWB» beschriftetes Rollmaterial aufgetaucht.

Anders hätte es sich dagegen verhalten, wenn von der zweiten Konzession Gebrauch gemacht worden wäre: In diesem Falle wäre – wie etwa im Falle der Langenthal–Huttwil-Bahn – eine Aktiengesellschaft, allerdings mit Sitz in Langenthal, gegründet worden. Falls diese später mit analogen Gesellschaften für die Strecken Langenthal–Oensingen und Delsberg–Oensingen fusioniert hätte, so wäre durchaus vorstellbar, dass neben der J–S, der ebenfalls aus einer Fusion hervorgegangenen Jura–Simplonbahn (Chemin de Fer Jura–Simplon), auch eine J–G, Jura–Gotthard-Bahn (Chemin de Fer Jura–Gothard), existiert hätte.

Soweit die Anmerkung.

Während die SCB mit ihrem Projekt einer Eisenbahnlinie Langenthal–Wauwil seinerzeit einen ganz bestimmten Zweck verfolgte, d.h. dieses ausschliesslich als Konkurrenzlinie verstanden und es dementsprechend mit dem Verschwinden des Konkurrenzprojektes 1876 unverzüglich fallen gelassen hatte, verfolgte der spätere Versuch einer Wiederbelebung des Projektes einen weiter gefassten, damit aber auch weniger stringenten Zweck, nämlich die wirtschaftliche Entwicklung Langenthals ganz allgemein. Die Eisenbahnfrage bildete demnach nur einen Teilaspekt der Gesamtentwicklung Langenthals.

Dass man sich in diesem Zusammenhang des SCB-Projektes von 1873 entsann und es ebendieser Entwicklung dienstbar zu machen suchte, ist durchaus verständlich. Bewusst war man sich indessen, dass eine Eisenbahnlinie Langenthal–Wauwil für sich allein nichts bringen würde. Also hielt man Ausschau nach einem diese Linie ergänzenden Vorhaben, das man vorerst im Projekt der Weissensteinbahn (Solothurn–Münster) glaubte gefunden zu haben.

Ganz abgesehen davon, dass nie klar dargetan wurde, wie die Strecken Münster–Solothurn und Langenthal–Wauwil miteinander hätten verbunden werden sollen (etwa über eine Spitzkehre in Herzogenbuchsee), zeigte sich bald, dass eine Realisierung der Weissensteinbahn – schon finanzierungshalber – noch einige Zeit auf sich warten lassen würde.

So tauchten denn wie ein Deus ex Machina die – im Gegensatz zu 1871 nicht oberaargauischen, sondern jurassischen – Bestrebungen für eine modifizierte Auflage der Jura–Gotthard-Bahn, eines Chemin de Fer Jura–Gothard (J–G), auf. Langenthal engagierte sich in dieser Sache denn auch unverzüglich.

Ein eigenartiges zeitliches Zusammentreffen ist darin zu erblicken, dass im



Altbüren in den 1930er Jahren. Der Bahndamm beginnt in der Bildmitte vorne (1), verläuft dann an den rechten Bildrand, wo das verbreiterte Plateau für den Bahnhof auffällt (2), um dann nach rechts in einen Einschnitt und schliesslich in den Tunnel zu münden (3). Foto Alpar

Herbst 1895, bloss einen Monat nach der Einreichung des Konzessiongesuches für die Strecke Delsberg–Oensingen (als Teil einer Strecke Delsberg–Luzern via Oensingen–Langenthal–Wauwil), zwischen der Schweiz und Italien der Simplon-Vertrag abgeschlossen wurde: Ein Simplon-Durchstich machte – entgegen der anfänglichen Auffassung der Verfechter der «Jura–Gothard»-Idee – eine weitere Gotthard-Zufahrt aus Nordwesten, d.h. aus Frankreich und dem Jura, überflüssig.

Erst als dies erkannt wurde, wandten sich die Initianten für eine Langenthal–Wauwil-Bahn wieder der Weissensteinbahn zu, um ihr isoliert nicht lebensfähiges Projekt doch noch irgendwie sinnvoll ergänzen zu können. Jedoch war auch hierfür inzwischen «der Zug abgefahren»: Die Solothurn–Münster-Bahn war und blieb, bis auf den heutigen Tag, eine – in ihrer Existenz zeitweise sogar gefährdete – Regionalbahn.

Als «Todesjahr» für die Bestrebungen zur Fertigstellung der Eisenbahnlinie

Langenthal–Wauwil hatte sich – wenn auch erst im Nachhinein erkennbar – sowohl in lokaler und regionaler als auch in überregionaler und internationaler Hinsicht schon das Jahr 1895 erwiesen:

- In lokaler und regionaler Hinsicht, indem am 9. Mai die – übrigens am 10. April 1891 schon konzessionierte – Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB) den Betrieb aufnahm, womit die Verkehrsbedürfnisse, die sich aus den «lebhaften wechselseitigen Geschäftsbeziehungen zwischen Luzern und dem Oberaargau» ergeben haben mochten, abgedeckt waren. Dies schimmerte übrigens schon anlässlich der ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 23. April 1892 in Langenthal durch, als es um eine Subvention von Fr. 20 000.– für die HWB ging. Durch diese Bahn würde – so wurde damals schon argumentiert – Langenthal «eine direkte Verbindung mit Luzern erhalten und würde das Luzerner Hinterland dem hiesigen Markte eröffnet, so dass unsere Ortschaft entschieden Interesse am Zustandekommen der Bahn habe ...». In etwa das gleiche meinte der Langenthaler Gemeinderatspräsident, G. Rufener, im «freundnachbarlichen Gruss», den er anlässlich der HWB-Eröffnungsfeier vom 7. Mai 1895 in Willisau dem Luzerner Hinterland entbot, als er sagte, in dem neuen Schienenstrang erblicke er «das Mittel und den Anstoss zu noch regerem gegenseitigem Verkehr».
- In überregionaler und internationaler Hinsicht, indem am 25. November – wie schon erwähnt – zwischen der Schweiz und Italien ein Staatsvertrag betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon abgeschlossen wurde, womit das Interesse an einer Zufahrtslinie aus dem Jura und angrenzenden französischen Gebieten nach dem Gotthard schwand.

Über das SCB-Projekt für eine Bahnlinie Langenthal–Wauwil würde heute wohl – ebenso wenig wie beispielsweise über das 1873 konzessionierte Projekt einer Eisenbahn Lyss–Zofingen – weder gesprochen noch gar geschrieben, wenn die damals begonnene Ausführung nicht Spuren hinterlassen hätte, die auch heute noch nicht nur nicht zu übersehen, sondern sogar auf der Landeskarte der Schweiz 1:25 000 (Blatt 1128 Langenthal) festgehalten sind, nämlich:

- auf der Ostseite des Staltentunnels: Erdböschung im Bereiche des Punktes 562;
- auf der Westseite des Staltentunnels: Einschnitt und Damm mit Stationsplanum und Wegunterführung östlich des Punktes 555.

Schliesslich stellt auch das «Probierloch» im Zankhölzli zu Langenthal noch ein, wenn auch weniger spektakuläres, «Andenken» dar: Eine Sondiergrabung zur Abklärung der geologischen Verhältnisse zwischen Langenthal und St. Urban.

Vor 60 Jahren wurde und in der Gegenwart wird die Verbindung der SBB-Strecken Bern–Olten und Olten–Luzern immerhin noch einmal bzw. wieder aktuell:

1940 wurde diese Verbindung aus militärischen Gründen als Möglichkeit für eine Umfahrung des allenfalls zufolge kriegerischer Ereignisse nicht mehr befahrbaren Bahnhofes Olten in Form der so genannten Aarburger «Kriegsschleife» erstellt, einer Geleisekurve mit 300 m Radius, von Bahnkilometer 43.9 der einen zu Bahnkilometer 44.0 der andern Strecke. Sie war sogar mit der Fahrleitung ausgerüstet worden, wurde aber nie von Zügen befahren.

Im Rahmen des Vorhabens «Bahn 2000» werden nun aber im Bereiche der «Kriegsschleife» die Bahnhöfe Zofingen und Rothrist miteinander so verbunden, dass – unter Einbezug der Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten, somit ohne Napf-Durchstich – eine neue direkte Verbindung zwischen Luzern und Bern geschaffen werden kann.