

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 18 (1957)

Artikel: Hundert Jahre Eisenbahn im Wiggertal [Fortsetzung und Schluss]
Autor: Marti, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718242>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Hundert Jahre Eisenbahn im Wiggertal

Hans Marti, Wauwil

Fortsetzung und Schluss

Noch war die Entscheidung für Wolhusen oder Sursee nicht gefallen. Teilweise deshalb wartete auch der Aargau mit der Konzessionserteilung auf seinem Teilstück zu. Damit geriet die SCB mehr und mehr in eine Zeitnot. Es war bereits Oktober 1853. Bis Ende des Jahres 1853 musste die SCB ¹ aber sämtliche Konzessionen eingebracht haben. Da die Frage der Linienführung über Aarburg-Murgenthal oder Olten durch solothurnisches Gebiet nach Langenthal noch nicht entschieden war, war auch die bernische Konzession immer noch ausstehend. Eine Denkschrift der SCB vom 11. Oktober 1853 an den luzernischen Grossen Rat mahnte diesen eindringlich, sich bald für die Linienführung über Sursee oder Wolhusen zu entscheiden.

Dabei wurde ein anderer, für die Luzerner wichtiger Trumpf ausgespielt: Wenn der Aargau die Konzession für die Linie Aarburg-Murgenthal verweigere, müssten die Luzerner, die nach Bern reisen möchten, den Umweg über Olten und weiter durch solothurnisches Gebiet antreten. Nicht aus Begeisterung, sondern mehr dem Zwang der stärkeren Umstände gehorchend, trat der Grosse Rat am 12. Oktober 1853 für die Linienführung über Sursee ein. Die SCB musste sich aber verpflichten, die Bahn ein Jahr früher, d. h. innert drei, statt vier Jahren zu vollenden. Den Gemeinden Buttisholz, Grosswangen und Ruswil hatte die SCB zur Verbesserung ihrer Verbindungsstrassen zur Bahnlinie nach Sursee, Fr. 20 000.— zu bezahlen. Das war für diese Gemeinden ein gewisser Ersatz für die entgangene Linie über Wolhusen. Nun konnte die SCB sich um die restlichen Konzessionen im Aargau und in Bern bemühen. Wenig erfreut waren aber die Gemeinden, die mit der Abänderung des ursprünglichen Planes um «ihre Bahn» gekommen waren. Eine Anzahl Grossräte aus dem Entlebuch, einer von Willisau und einer von Hergiswil gaben eine Protokollserklärung gegen diesen Grossratsbeschluss ab. Aber schon vorher hatten sich Pressekampagnen und heftige Diskussionen abgelöst. Die Gemeinden Wolhusen, Ruswil,

¹ Schweizerische Centralbahn

Menznau und Willisau erliessen eine ziemlich gereizte Eingabe an den Regierungsrat.

Mehr Freude empfand man am Linienwechsel im Sempacherseegebiet. Sempach unternahm grosse Anstrengungen, damit die Bahn über Sempach-Eich geführt würde. Als man sich dann endgültig für das linke Seeufer entschied, trafen deshalb scharfe Protestschreiben der Gemeinden Sempach, (Bero-) Münster und zahlreicher anderer umliegender Gemeinden bei der Luzerner Regierung ein. Eine Delegation des Sempacher Gemeinderates intervenierte persönlich in Basel bei der SCB. Allein auch das änderte nichts am gefassten Entschluss der Linienführung über Nottwil. Wie immer wieder betont wurde, zwangen die Gotthardinteressen zur möglichsten Abkürzung.

Eine heikle Knacknuss blieb das starke Gefälle auf der Strecke Rothenburg-Emmenbrücke. Nach einem Croquis von 1852 sollte in diesem Streckenabschnitt die Linie über das Eschenbacher Moos, wo eine Spitzkehre eingezeichnet ist, und dann über Bertenschwil, nördlich Rothenburg-Adelwil-Sempach-Eich-Schenkon-Sursee geführt werden. Eine Variante mit wenig abgeänderter Führung war ohne Spitzkehre geplant. Hauptsächlich wegen der grossen Steigung kam die Station Rothenburg in das sanft ansteigende Gelände des Giebels zu liegen. Wohl fehlte es nicht an Bestrebungen Rothenburgs, die Station möglichst nahe beim Dorf zu wissen. Doch die SCB lehnte dieses Begehren ab, «weil es technisch kaum lösbar sei». Das Gefälle sei jetzt schon grösser als sonst üblich. Beim Anfahren der Bahn in der starken Steigung entstünden betriebliche Schwierigkeiten (Winter, Eis) und Mehrkosten.

Düster ging das Jahr 1853 für die SCB zu Ende. Der Kampf um die Konzessionen, der Hader zwischen Basel und Zürich in Eisenbahnsachen, wie überhaupt das ganze Konzept im schweizerischen Eisenbahnbau, waren nicht geeignet, den Kredit der SCB im Ausland zu stärken. Ohne ausländisches, besonders französisches Kapital, konnten aber die schweizerischen Eisenbahnen nicht gebaut werden. Glänzend war der Start der SCB im Jahre 1852 erfolgt. Das junge Unternehmen gab damals zu grossen Hoffnungen Anlass. Dazumal wanderten die Aktien — viele Zeichner gingen leer aus — aus Spekulationsgründen auf die ausländischen Börsen, hauptsächlich nach Paris. Das drückte auf den Aktienkurs. In Frankreich machten sich dann die Folgen einer Missernte bemerkbar und was noch schlimmer war, der Krimkrieg war im Anzug. Die SCB konnte sich daher nur mit äusserster Not über Wasser halten. Da war viel Glück dabei! Bereits wurde man im Kanton Luzern unruhig, weil der Bahnbau nicht beginnen wollte. Die Regierung machte in Eingaben vom 28. November 1853, 27. Januar und 5. April 1854 die SCB auf die Pflichten aufmerksam. Auf die letzte Mahnung hin wurde vereinzelt mit den Bauarbeiten im Wigger-

tal begonnen. Am 27. April wurde das Gesellschaftskapital von 36 auf 15 Millionen Franken herabgesetzt. Die weitere Geldbeschaffung gestaltete sich für die SCB sehr schwierig. Zuerst verlangte sie vom Kanton Luzern eine Aktienbeteiligung von zwei Millionen Franken. In der ersten Abstimmung verwarf der Grosse Rat diesen Antrag. Damit war aber die Ausführung der Linie Olten—Luzern fraglich geworden. Luzern hielt bereits nach andern Bewerbern Umschau. Ingenieur Müller, Altdorf, in Verbindung mit dem Bankhaus Knörr, das sich früher schon einmal um die Konzession beworben hatte, lehnte ab. Als die SCB durchblicken liess, sie könnte vorderhand die Linie jedenfalls bloss bis Zofingen bauen, genehmigte der Luzerner Grosse Rat die Aktienbeteiligung. An den 2 Millionen beteiligten sich Zofingen mit Fr. 500 000.—, die übrigen an der Bahn liegenden Gemeinden mit Fr. 400 000.—, Uri mit Fr. 100 000.— und der Rest entfiel auf den Kanton Luzern. Nachdem sich Bern auch noch mit 4 Millionen Franken beteiligte, festigte sich der Kredit der SCB bald wieder. Nach einem Jahr konnten die Aktien sogar ohne Verlust an den *Crédit Mobilier* in Paris verkauft werden.

Nachdem im Oktober 1853 der Bau der Linie definitiv über Sursee beschlossen war, konnte man zur Festlegung der einzelnen Stationen schreiten. Sie wurden damals allgemein als Haltestellen bezeichnet. Heute versteht man darunter eine Stelle des Bahngeleises, wo die Züge anhalten können, aber sich keine Signale und Weichen befinden. In Verbindung mit der luzernischen Eisenbahnkommission, der SCB und den einzelnen Gemeinden wurden provisorisch die Stationen vorgesehen. Damit gelangen wir, lokal gesehen wohl zum interessantesten und bewegtesten Abschnitt dieser Arbeit. Die Wahl des Standortes einer Station erwies sich bis auf den heutigen Tag zu den folgeschwersten Entscheiden für die Weiterentwicklung einer Ortschaft, sogar einer ganzen Gegend. In einem vom 30. Dezember 1853 datierten Kreisschreiben der Regierung an die Gemeinderäte der vorgesehenen Stationen und ihrer Einzugsgebiete, wurden folgende Haltestellen vorgesehen:

- a. neben der Walke in Reiden zwischen Mehlsecken und Reiden;
- b. in der Nähe von Dagmersellen, neben der Strasse von Dagmersellen nach Langnau;
- c. bei Nebikon, zwischen dem Dorfe und der Wigger;
- d. in der Nähe von Egolzwil und Wauwil, zwischen letzterer Ortschaft und dem Kaltbachermoos;
- e. in der Nähe von Sursee, im Kotten;
- f. zwischen Ey und Nottwil, seewärts;
- g. unmittelbar neben dem Seehäusli;
- h. im Bürlemoos zwischen Neuenkirch und Rothenburg;
- i. beim Emmenbaum.

Eventuelle Abänderungsanträge waren innerhalb von 10 Tagen der Regierung zu unterbreiten. In dieser Abhandlung berücksichtigen wir bloss die Ortschaften von Oberkirch bis Reiden.

Oberkirch reichte eine lange Eingabe ein. Wenn diese Gemeinde es auch nicht direkt aussprach, so liess sie doch deutlich genug durchblicken, dass sozusagen auf die Stationen Sursee (Kotten) und Nottwil verzichtet werden könnte. Oberkirch sei überaus zentral und dazu erst noch hübsch gelegen. Von hier aus liessen sich sehr gut Strassen nach den Gemeinden Buttisholz und Grosswangen anlegen. Nottwil sei unbedeutend. Die Distanz vom Städtchen Sursee zur Station sei fast gleich gross wie von Sursee nach Oberkirch. Somit liesse sich eine Station einsparen.

Sursee war im grossen und ganzen mit der geplanten Station im Kotten zufrieden. Es hätte sie freilich lieber noch einwenig näher beim Städtchen gesehen. Diesem Wunsche wurde später, soweit die Linienführung hierin noch eine Korrektur zulies, entsprochen.

Mauensee war mit der Station im Kotten einverstanden, mit Wauwil hingegen nicht. Der Weg dorthin sei weit, führe durch Moosland und deshalb müsste vorerst eine neue Strasse gebaut werden. Deren Bau gestalte sich aber schwierig und kostspielig. Zufolge der Torfabgrabung bestünden im Land zahlreiche Löcher, die ansehnliches Ausfüllmaterial bedürften. Vorgeschlagen wird eine Haltestelle in St. Erhard und eine in Egolzwil. St. Erhard könnte Kottwil und Mauensee, sowie Ettiswil und Grosswangen, und den Gemeinden Knutwil und Büron dienen. Ausserdem sei St. Erhard sonnig und trocken gelegen.

Wauwil bezeichnete die vorgesehene Station auf der projektierten Stelle als «sehr dürftig». Der Torf sei eine wichtige Erwerbsquelle. Mit den umliegenden Gemeinden zusammen messen die Torfmöser des Wauwilermooses etwa 1000 Jucharten. Schon lange sei es der Wunsch von Bürgern der Gemeinden Buchs, Uffikon, Ettiswil und Kottwil, eine Strasse durch das Moos nach Ettiswil zu bauen. Bis zur Gemeindegrenze an der Ron existiere bereits eine Strasse. Auch auf der Ettiswiler Seite gebe es eine, aber zwischen beiden fehle noch das Verbindungsstück von etwa «1000 Schritt». Die Strasse sei für den Torfhandel und zum Besuch der Märkte wichtig. Wenn sie einmal gebaut sei, würden sich auch Willisau und Grosswangen für die Station Wauwil interessieren.

Egolzwil hingegen verlangte die vorgesehene Station zwischen Egolzwil und Wauwil. Im Kaltbachermoos komme die ganze Station auf für solche Zwecke ganz ungeeigneten Torfboden zu liegen. Der sei sowohl für Strassen wie für Gebäude gleich ungeeignet. Bei nasser Witterung beständen mit den umliegenden Gemeinden überhaupt keine Verbindungen, da keine Seitenstrassen bestünden und solche auch nicht gut angelegt werden könn-

ten. In Egolzwil hingegen komme die Station auf Festland zu liegen, das erst noch eben sei. Damit würde sie schicklicher und die Gebäude solider. Die Strassenverbesserung nach Schötz sei bereits beschlossen. Damit würden günstige Verbindungen von Schötz Richtung Ebersecken, Altbüren, Melchnau, Langenthal, ferner von Schötz Richtung Gettnau, Zell, Huttwil und in südlicher Richtung nach Ettiswil bis hinein ins Entlebuch geschaffen. Die Torfausfuhr ab Egolzwil sei schicklicher, als ab der geplanten Station Wauwil. Mit der Torfausfuhr aber seien täglich etwa 30 Fuhrwerke das ganze Jahr hindurch beschäftigt. Mit der Seeabgrabung werde die Torfausfuhr bald noch zunehmen. Die Haltestellen im Kotten (Sursee) und Kaltbachermoos (Wauwil) lägen zu nahe beieinander. Wegen diesen Gründen sollte die Haltestelle in Egolzwil errichtet werden.

Schötz führte aus, dass die Haltestelle im Kaltbachermoos, weil zu weit entfernt, nicht diskutierbar sei. Die vorgesehenen Stationen — gemeint ist damit gleichzeitig auch Nebikon — seien nicht im Interesse der Schötzer. Für sie käme eine solche beim Köchalihügel oberhalb Nebikon, bereits auf dem Gebiete der Gemeinde Egolzwil in Betracht. Wenn dies aber nicht gehe, sollte die Station in der Nähe des Dorfes Egolzwil errichtet werden. Sollte die Haltestelle aber doch in Nebikon gebaut werden, wären dort eine Strasse und eine Brücke über die Wigger zu erstellen.

Nebikon schliesslich, «masst sich nicht an, ein zuverlässiges, fachliches Urteil abzugeben», weil die Sache ganz neu sei. In der Eingabe wird aber immerhin darauf hingewiesen, dass Nebikon ein sehr günstiger Posten für eine Haltestelle sei. Diese dürfte sich mit der Zeit zur wichtigsten Station von der Kantonsgrenze bis zum Emmenbaum entwickeln. Das westliche Hinterland, sogar die Alpwirtschaft im Entlebuch seien auf Nebikon angewiesen. Ferner liege es für die Zu- und Abfuhr der Güter und die Ansiedlung von Gewerbe günstig. Wasserkräfte ständen zur Nutzbarmachung bereit.

Willisau fand Nebikon als geeignetste Station, nachdem die Bahn nicht über Willisau-Wolhusen gebaut werde. Eine blossе Haltestelle genüge aber nicht. Vielmehr sei eine Ablagestätte zu errichten. (Es ist hier einzuflechten, dass anfänglich nur einzelne Stationen für die Aufgabe von Gütern vorgesehen wurden. Man dachte lediglich an die Möglichkeit der Personenbeförderung.) Das grosse und wichtige Einzugsgebiet verlange diese Lösung. «Es soll die Möglichkeit bestehen, Waren in Nebikon von der Eisenbahn zu beziehen und dort Handelsprodukte abzusenden, damit man nicht genötigt sei vorerst die weiten Strecken nach Luzern und Sursee zu machen. Damit wäre eine baldige Entschädigung für die entgangene Bahnlinie über Willisau geschaffen».

Dagmersellen war mit der vorgesehenen Lösung einverstanden und machte daher keine Einwände.

Altishofen schlug vor, die Station Reiden bei der Unterwasser-Mühle zu errichten. Das könnte ohne Nachteil für Reiden geschehen. Diese Stelle eigne sich auch für die Ortschaften Langnau, Richenthal und die Fussgänger von Pfaffnau. Statt je in Dagmersellen und Nebikon sollte dafür nur eine Station bei der Wiggerbrücke in Altishofen gebaut werden. Die Station Nebikon sei ungünstig plaziert. Mit dem Altishofer Vorschlag könnte eine Station eingespart werden. Güter nach Gläng, Ebersecken, Schötzerfeld würden dann mit Vorteil besser ab der Station Egolzwil zu- und abgeführt. Das sei möglich, wenn eine bessere Verbindungsstrasse zwischen Egolzwil und Schötz gebaut werde. Schliesslich wird noch darauf hingewiesen, dass Altishofen in Bezug auf das Gewerbe den Vergleich mit den umliegenden Ortschaften wohl aushalte. Es gebe dort eine «Wollenspinnerei, eine Mühle, Huf- und Schlosserschmiede, mehrere Krämerhäuser, sechs verschiedene Handwerks- und Gewerbsleute». Wegen der angeführten Gründe wäre mit einer Station Altishofen besser gedient.

Langnau bei Reiden erwähnt, dass die Haltestelle von Dagmersellen am rechten Ort sei. Jene von Reiden hingegen sollte an der Langnauerstrasse im Reider Unterwasser errichtet werden. Ferner wird ausgeführt, dass ausser Langnau, gleichzeitig noch die Interessen von Reiden, Wikon, Richenthal, Pfaffnau mit St. Urban und Roggliswil zu berücksichtigen seien. Der von Langnau vorgeschlagene Posten sei auch für Reiden zweckmässiger. Die «Walke» wäre für Wikon gelegener. Dennoch sei aber dieser Platz auch für Wikon weit entfernt und es wäre verfehlt, wenn wegen dieser einen Ortschaft die andern benachteiligt würden. Zudem wünsche Wikon sicher eine gemeinsame Haltestelle mit dem aargauischen Brittnau. Im weitem sei die Güterstrasse nach der «Walke» oft schlecht unterhalten. Somit könnte die Station Reiden nur auf Umwegen erreicht werden. Es sei beabsichtigt, von Langnau aus eine neue Strasse nach Pfaffnau und Roggliswil anzulegen. Ein wichtiger Punkt bleibe noch zu erwähnen. Würde die Station Reiden bei der «Walke» errichtet, müssten die Zufuhren aus den Gemeinden Pfaffnau, inklusive St. Urban und Roggliswil über eine Stunde durch aargauisches Gebiet rollen, «woraus leicht Feindseligkeiten verschiedener Arten den Transport und Durchpass hemmen könnten. Die Vergangenheit hat dafür Beweise geliefert, und wenn auch die gegenwärtigen Verhältnisse eine schönere Aussicht bieten, so haben wir doch die Zukunft nicht in unserer Gewalt und wir sind, obgleich wir immer das Bessere hoffen, nicht überzeugt, wie viele Jahrzehnte diese Verhältnisse Bestand haben.» Man ist geneigt zu sagen: «Das waren noch Zeiten!»

Reiden wünschte wie Langnau, die Errichtung der Station an der Langnauerstrasse. Man wundert sich in diesem Schreiben, wie man auch dazu kam, die Haltestelle an die Mehlseckerstrasse zu setzen, ganz abseits vom Verkehr. Die Ueberlieferung weiss hierzu zu berichten, dass aus der Plazie-

rung der Station an der Mehlseckerstrasse eine einflussreiche Familie von Reiden wirtschaftliche Vorteile ziehen wollte. Der Gemeinderat führt dann in seiner Stellungnahme noch weiter aus, dass nach gefallenem Aeusserungen über einen eventuellen Strassenbau von Reiden über Mehlsecken nach Pfaffnau, die Frequenzen der in der «Walke» projektierten Haltestelle erhöht würden. Diese Strasse sei aber nicht das taugliche Mittel hierfür. Auch wenn die neue Strasse gebaut würde, wäre es unwahrscheinlich, dass der Verkehr zwischen Bern und dem Aargau den Weg über Mehlsecken einschlagen würde.

Der bunte Wunschzettel der Eingaben enthält viele berechtigte Argumente. Gewisse zeugen von einer erstaunlichen Weitsicht. Diese ist aber da und dort hinwiederum kurz beschnitten, weil nur das Interesse der eigenen Ortschaft in den Vordergrund gerückt wird, das man mit dem Interesse für die andern auszuschmücken sucht. Die Eingaben vermitteln aber auch Einblick in viele zeitgenössisch wertvolle Erscheinungen. Am 18. August 1854 hiess der Regierungsrat die Stationen Reiden, Dagmersellen, Nebikon, Nottwil und Sempach gemäss dem ersten Entwurf gut. Darnach wäre nun allerdings die Station Reiden in der Nähe der «Walke» an der Mehlseckerstrasse gebaut worden. Sie entstand aber dort, wo sie allgemein gewünscht wurde. Ueber die Abänderung des ursprünglichen Planes findet sich kein aktenmässiger Eintrag. Es muss sich jedenfalls um eine mündliche Bereinigung an Ort und Stelle handeln. Die Verschiebung von der «Walke» nach dem Unterwasser ist distanzmässig gering. Und da man allgemein damit einverstanden war, schlug das Ereignis keine hohen Wellen. Die Station Sempach war vom ehemaligen Seehäusli auf die heutige Stelle, an die Strasse Neuenkirch-Sempach, umprojektiert worden. Der Doppelname «Sempach-Neuenkirch» wurde auf Anregung von Neuenkirch erst im Jahre 1898, nach anfänglichem Widerstreben der SCB, eingeführt. In anderem Zusammenhang wurde auf die Plazierung der Station Rothenburg bereits hingewiesen.

So sollte man meinen, die meisten Gemeinden hätten nun eitel Freude ob den getroffenen Lösungen empfunden. Lediglich im Raume Wauwil-Egolzwil schien sie ja noch der salomonischen Erledigung zu harren. Doch bewahre! Es folgten noch etliche Ueberraschungen. Wauwil oder Egolzwil? — Das gab einen sauren Zankapfel. Und als man sich für Wauwil entschieden hatte, übertrugen sich die Folgen davon nach Nebikon. Diese wurden noch viel grösser und lästiger.

Von Egolzwil aus hatte man erwirkt, dass der Regierungsrat der Verlegung der Station vom Kaltbachermoos nach Egolzwil seine Zustimmung gab. Dort wurde sie im Spätsommer des Jahres 1854 ausgesteckt. Dadurch wurden aber die Gemeinden Wauwil, Kottwil, Ettiswil, Grosswangen, Willisau-Stadt und -Land, sowie Buchs, zur Abwehr auf den Plan gerufen.

In ihrem Schreiben an den Regierungsrat hiess es, da auf das Kreisschreiben des Regierungsrates vom 30. Dezember 1853 nichts weiter verlautete, sei das ein stillschweigendes Einverständnis zur Station Wauwil im Kaltbachermoos gewesen. (Geschrieben hatten damals lediglich Mauensee, Wauwil, Egolzwil. Willisau-Stadt bekümmerte sich einzig für Nebikon.) «Hingegen eine Haltestelle bei Egolzwil kann nicht angenommen werden», hiess es jetzt. «Eine Eisenbahnstation in Egolzwil, wo sie jetzt ausgesteckt ist, liegt nicht in unserem Wunsche, widerstrebt unseren Bedürfnissen; ist ihrer Bestimmung nach ganz ihrer natürlichen, örtlichen Lage entrückt, ist, erlauben Sie uns den Ausdruck, eigentlich hinter dem Wauwiler See verborgen und daher dem Verkehr schwer zugänglich gemacht. Gewünscht wird die Haltestelle bei Wauwil.» Das sei der richtige Ort. Die Haltestellen seien wegen des Verkehrs da. Wauwil sei ungefähr in der Mitte zwischen Nebikon und Kotten. Egolzwil liege zu nahe bei Nebikon. Wauwil hingegen befinde sich zentraler im Einzugsgebiet. Durch das Moos sei die Strasse leicht auszuführen. Das fördere die Torfausfuhr und verbinde das ganze obere Willisauer Amt mit der Bahn. Auf der Ost- und Südseite Wauwils befinde sich noch sehr viel Torf, während bei Egolzwil bereits fast keiner mehr sei. Dass dem so sei, beweisen die 50 oder noch mehr Torfscheunen im Wauwiler Torfgebiet. Der Umweg zur geplanten Haltestelle Egolzwil betrage mindestens eine Viertelstunde. Der Torf aber gehe fast ausschliesslich in die Städte und Fabriken des Aargaus, also nach Norden. Zusammenfassend erwähnt die gemeinsame Eingabe schliesslich: «Immerhin steht bei uns der Satz fest: die Station Egolzwil liegt weder im Wunsch noch im Interesse der umliegenden Gemeinden und Ortschaften.»

Mauensee intervenierte beim Regierungsrat am 12. September 1854 ebenfalls in dieser Angelegenheit. Vorab wurde im Schreiben ausdrücklich erwähnt, dass man in Mauensee das Begehren der Gemeinden Wauwil, Kottwil, usw. nicht unterstütze. Vielmehr trete Mauensee für eine Haltestelle Egolzwil ein. Wegen der zentralen Lage sollte dann dafür in Kaltbach eine Station errichtet werden. Sie nähme sich bedeutend vorteilhafter aus als in Wauwil.

Am 12. Oktober 1854 liessen Wauwil und seine «Verbündeten» bereits wiederum mit einer Eingabe an den Regierungsrat von sich hören. Man liest darin, ausser der Station Egolzwil würde nun in Wauwil eine Einrichtung zum Torfverlad und im gleichen Zusammenhang zum Ein- und Aussteigen der Reisenden geschaffen. «Dies will sagen: Da in Wauwil nimmt die Bahn Waren und Personen auf und setzt solche ab, aber die zur Begünstigung und zum Schutze des Verkehrs erforderlichen Gebäulichkeiten werden auf die überflüssige Haltestelle Egolzwil gebaut; in Wauwil ein Warenlager ohne Dachung und in Egolzwil eine Dachung ohne Warenlager.» Eine Kopie der Eingabe an den Regierungsrat wurde gleichzeitig auch der

SCB zugestellt. Sie antwortete, dass die Regierung an der Verlegung schuld sei. Diese sei auf Betreiben einiger Gemeinderäte von Egolzwil erfolgt. Die SCB schrieb der Regierung weiter: Für sich betrachtet seien die Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnisse zwischen Sursee und Nebikon so, dass sich kaum eine einzige Haltestelle rechtfertigen würde. Als Beweis hiefür wurde erwähnt, dass sämtliche Wege der Gegend sehr schlecht und bloss für die Breite eines Wagens angelegt seien. Selbst bei gutem Wetter könnten diese Wege nicht ohne Gefahr für Pferde und Wagen befahren werden. Wichtiger als der Personenverkehr sei aber die Torfindustrie zu bewerten. Das sei der Grund warum in Wauwil eine Haltestelle geplant werde. Und diese könne nicht jedem Dörfchen und Gehöft gleichermassen dienen. Dem Verlad von Torf auf dem projektierten Verladeplatz Wauwil würde lediglich ein Seitengeleise und eine Vorrichtung zum Entleeren der Torfkästen dienen. Nachdem die Interessen der betroffenen Gemeinden derart krass auseinanderstrebten, schlug die Regierung vor, man möchte in Wauwil, etwa eine Viertelstunde südlich jener von Egolzwil, noch eine zweite Haltestelle errichten. Dass die SCB dieses Begehren nicht verwirklichen konnte, ist für jedermann, der von Verkehr etwas versteht, klar. Deshalb schlug die SCB Wauwil als alleinige Haltestelle für diese Gegend vor. Im Notfalle — aber nur sehr ungern — könnte Egolzwil als Station gebaut werden, wobei dann in Wauwil zusätzlich die Torf- und Verladeeinrichtung zu erstellen wäre. Am 28. Oktober 1854 gelangte Wauwil mit seinen Gesinnungsfreunden erneut mit einem Schreiben an die Regierung. Diesmal wurde nun ziemlich deutlich und energisch «für heute und in Zukunft» eine einzige Haltestelle bei Wauwil verlangt. Am gleichen Tage plädierte Mauensee nochmals in ähnlichem Sinne wie früher für eine Station Egolzwil, um damit für sich jene in Kaltbach zu sichern. Am 2. November 1854 entschied sich der Regierungsrat für eine einzige Station in dieser Gegend und zwar für Wauwil. Damit war objektiv gesehen ein vernünftiger Entscheid gefallen.

Die Verkehrslücke im Raume Kaltbach, St. Erhard, Knutwil wurde fast ein Jahrhundert später auch noch geschlossen. Es entstand die Haltestelle St. Erhard-Knutwil. Am 5. Mai 1947 wurde sie eröffnet und seit dem 9. Mai 1948 ist sie bedient.

Die Verlegung der Haltestelle nach Wauwil, scheint in Egolzwil verstimmt zu haben. Oberhalb des Egolzwilersees, in der Nähe des Dorfes, bedingte der Bahnbau einen tiefen Einschnitt ins Gelände. Dieser lieferte den Egolzwilern viel Diskussions- und Schreibstoff, der sogar das Bundesgericht beschäftigte. Wie kam es dazu? Als in Egolzwil die Aussichten eine eigene Station zu erhalten bereits merklich zusammenschrumpften, wurde eine starke, offensichtlich geschürte Opposition gegen den vorgesehenen Einschnitt wach. Es hiess, er verunstalte die Gegend, erschwere die Zugänge

zu den Feldern und es stelle sich daher die Frage, ob die SCB nicht eine Entschädigung bezahlen müsse. Ueber diese Erwägungen diskutierte der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 1. Oktober 1854. Zum Studium dieser Frage wurde ein zweigliedriger Ausschuss mit einem Ersatzmann bestellt. Bereits am 27. Oktober 1854 beschloss die Gemeindeversammlung, von der SCB Fr. 10 000.— Schadenersatz zu verlangen. Im weitem sei der Streitfall dem Bundesgericht zum Entscheid zu unterbreiten. Die eidgenössische Schatzungskommission möchte angehalten werden, sich über die Entschädigungsforderung eindeutig auszusprechen. Diese Kommission hatte sich bis jetzt trotz allem Drängen stets auf den Standpunkt gestellt, dass sie in solchen Belangen nicht kompetent sei. Egolzwil holte ausserdem ein Rechtsgutachten bei Dr. Kasimir Pfyffer ein. Er war der Auffassung, dass sich die Schatzungskommission mit dem Streitfall befassen sollte. Das Bundesgericht hingegen werde die Forderung, weil grundlos, vermutlich ablehnen . . . Die Gemeinde sollte mit der SCB verhandeln, ob nicht die Rekursfrist verlängert werden könnte. Dann wäre man in der Lage, die Auswirkungen des Einschnittes an Ort und Stelle zu überprüfen. Die SCB lehnte aber dieses Ansinnen ab. Nun, Egolzwil hatte sich für die Prozessführung entschlossen und als Anwalt Fürsprech Schnyder in Sursee, nachdem ein Einheimischer abgelehnt hatte, gewonnen. Am 18. April 1855 fällte das Bundesgericht den erwarteten, ablehnenden Entscheid, wobei Egolzwil erst noch die Kosten zu tragen hatte.

Auch die Verlegung zweier Strassen erhitzte die Gemüter stark. Die eine davon führte von Egolzwil nach Schötz, die andere nach dem Moosland. Letztere folgte südlich dem Hügel, während die andere nördlich davon ähnlich angelegt war. Die hohe steinerne Brücke, die heute beide Strassen vereint, entstand beim Bahnbau. Die Zusammenlegung beider Strassen erfolgte, um Kosten zu sparen und technischer Schwierigkeiten wegen, die eine zweite mehr südlich liegende Ueberführung nach sich gezogen hätte. Durch die Verlegung erfuhr die Schötzerstrasse auf etwa 150—200 Meter Länge vor der Brücke eine unliebsame Steigung. Deshalb beschwerten sich sowohl Schötz wie Egolzwil bei der Regierung. Die SCB stellte daraufhin gewisse Verbesserungen in Aussicht, die aber die beiden Gemeinden nicht recht zu befriedigen vermochten. Egolzwil erklärte, es seien vorher zwei getrennte Strassen gewesen und deshalb seien auch zwei Uebergänge zu bauen. Wenn die SCB dies nicht tun wolle, müsse sie mit der Gemeinde darüber verhandeln. Ein einziger Uebergang benachteilige den Verkehr, der auf den beiden Strassen in zwei ganz verschiedenen Richtungen laufe. Egolzwil behalte sich alle Schadensforderungen vor. So lauteten zwei Egolzwiler Schreiben vom 4. und 21. Oktober 1854. Das gegenseitige Geplänkel dauerte noch lange. Die SCB berichtete am 20. Oktober 1854 der Regierung, dass ursprünglich eine hölzerne Brücke vorgesehen war. Daraufhin hätten

Egolzwil und Schötz reklamiert. Als Folge davon habe die SCB einen steinernen Uebergang vorgeschlagen. Schötz war aber mit der abgeänderten Strassenführung gegen Egolzwil immer noch nicht ganz einverstanden. Die Regierung empfahl daher der SCB die bestmöglichen Verbesserungen vorzusehen. Diese erklärte sich hiezu bereit. Immerhin könnten nicht alle Wünsche gleichermassen erfüllt werden. In der Nähe der Brücke kämen jetzt drei Wege zusammen. Je nach der Richtung, welche die Brücke erhalte, gerate eben der eine oder andere Weg in einen starken spitzen Winkel. Für Schötz ergebe die Strassenverlegung bloss einen Umweg von 40—50 Schritten. Bereits in einer Eingabe vom 17. November 1854 erklären Egolzwil und Schötz in einem gemeinsamen Schreiben, dass sie mit den Abänderungsvorschlägen der SCB nicht einig gehen. Es werden alle Vorbehalte angebracht. Die Regierung wird ersucht, die Angelegenheit an Ort und Stelle zu untersuchen. Demgegenüber erklärte Sektionsingenieur Löwenthal, der sein Büro in Dagmersellen aufgeschlagen hatte, in einem Bericht vom 12. Oktober 1854, dass das abgeänderte Strassenprojekt beidseitig zufriedenstellend gelöst worden sei. Der Regierungsrat hätte — so wird von der SCB am 13. Juni 1856, als die Sache immer noch nicht erledigt war, ausgeführt — das Projekt wohl nie förmlich anerkannt, aber auch keine Einwendungen dagegen erhoben. Deshalb wurde dieses Stillschweigen als Einverständnis betrachtet. In diesem Schreiben vom Jahre 1856 erwähnte die SCB weiter, eine zweite Brücke würde mehr als Fr. 10 000.- kosten. Freiwillig würde die SCB nie auf dieses Ansinnen eintreten. Die Meinung, es werde ein zweiter Uebergang erstellt, müsse «jedem Vernünftigen als erfunden erscheinen». Der Regierungsrat wäre übrigens in dieser Frage nicht zuständig. Und dieser nahm dann auch diesen gleichen Standpunkt ein, da es sich um «privatrechtliche Verhältnisse handle.»

Vorher zwar, am 15. Mai 1856, hatten sich die Egolzwiler nochmals energisch beim Regierungsrat deswegen beschwert. Der Gemeinderat mit 44 Bürgern und Landbesitzern dokumentierten ihren gemeinsamen Unwillen gegen die vermeintliche willkürliche Abänderung des ursprünglichen Planes. Nachdem aber der Regierungsrat sich nicht mit der Sache befassen wollte, verstummten die Klagen allmählich.

Kehren wir wieder zu den Stationen zurück. Die definitive Verlegung der Station von Egolzwil nach Wauwil schlug also in gewissen Kreisen hohe Wellen, hielt viele Gemüter jahrelang in Wallung, beschäftigte zahlreiche Gemeinderäte und Kanzleien, die Regierung und die SCB. Allem nach zu schliessen gab es dabei viel böses Blut und zuletzt schaute doch recht wenig heraus. Jetzt ging es darum, die Station Nebikon festzulegen. Die hier absichtlich ausführlich gehaltene Schilderung über den Einschnitt bei Egolzwil, gehört als Zwischenspiel in ein von Schötz und Egolzwil eingefädelt Manöver.

Schon im Sommer 1854 gingen Gerüchte um, dass die Gemeinderäte von Dagmersellen und Altishofen die Verlegung der Station Nebikon an die Wiggerbrücke betrieben. Es ging um die alte Tendenz der Altishofer, für sich eine eigene Station zu erhalten. Damit wären die geplanten Stationen in Dagmersellen und Nebikon dahingefallen. In einem Schreiben vom 7. Sept. 1854 verlangte deshalb der Gemeinderat Nebikon bei der Regierung Auskunft, um die wahren Hintergründe der Gerüchte zu erfahren. Eine Stellungnahme seitens der Regierung ist nicht bekannt. Hingegen hatte sich der Gemeinderat Nebikon, unterstützt diesmal notgedrungen von Altishofen, bald einer viel grössern Gefahr zu erwehren. Ja, der Standort der Station Nebikon war jahrelang ernstlich in Frage gestellt. Diese sollte nach dem Köchalihügel, etwa 15—20 Minuten südlich verrückt werden. Durch diese Erhöhung der Stationsdistanz von Reiden nach Nebikon, hätte auf die Station Dagmersellen kaum verzichtet werden können, und damit wäre eine Station Altishofen ohne weiteres auch verunmöglicht worden. Damit war ein solidarisches Marschieren der beiden Gemeinden Altishofen und Nebikon ein Gebot der Stunde.

Bereits Ende November / Anfang Dezember 1854 wurden der Gemeinderat und die Gemeindeversammlung von Nebikon durch mehrere Bürger zur Abwehr aufgefordert. Eine einlässliche Eingabe an den Regierungsrat wehrte sich hierauf für das Belassen der Station auf der ursprünglich geplanten Stelle. Das Schreiben führte aus, dass «unruhige Köpfe in Egolzwil, Schötz und Anhänger der Linie Wolhusen», die Station nach dem Köchalihügel verlegen möchten. Man sollte den Eisenbahnfachleuten das Wort lassen, die wüssten, warum sie sich für eine Station Nebikon entschieden. Die Eisenbahn sei eine ganz neue, ungewohnte Einrichtung, und der Laie könnte sich darüber noch kein richtiges Bild machen. Daneben seien die Vorarbeiten zum Bau der Station schon so weit fortgeschritten und finanzielle Opfer entstanden, dass eine Verlegung nicht mehr diskutierbar sei. Die Station Nebikon sei übrigens eine vom Regierungsrat genehmigte Sache.

Als Nebikon mit seiner Eingabe an den Regierungsrat gelangte, war in zahlreichen Gemeinden der «Papierkrieg» der Stationsverlegung wegen bereits in vollem Gange. Geschickt, aber doch auch wieder durchsichtig genug, wurde alles aufgeboten, was irgendwie von Einfluss und Gewicht sein konnte. Am 21. November 1854 erging ein gemeinsames Schreiben der Gemeinden Willisau-Stadt, Hergiswil, Gettnau, Luthern, Ufhusen, Zell, Ohmstal, Egolzwil, Schötz und Ebersecken an die Regierung. Darin wurde die Verlegung der Station Nebikon nach dem Köchalihügel verlangt. Begründet wurde die Eingabe so: Weil die Station Egolzwil nun nicht gebaut würde, beziehungsweise nach Wauwil verlegt worden sei, dränge sich die südliche Verschiebung der Station Nebikon dringend auf. Einer

grössern Mehrheit der Bevölkerung sei damit viel besser gedient. Gleichzeitig würde mit diesem Schritt ein gewisser Ersatz für die entgangene Linie über Willisau-Wolhusen geschaffen.

Am 15. November 1854 hatte sich schon Steiners Mühle in Alberswil mit einer Eingabe an die Regierung zugunsten dieser Verlegung ausgesprochen.

Am 23. November 1854 folgte ein gemeinsames Schreiben der Gemeinden Schüpfheim, Flühli, Escholz matt, Marbach, Hasle, Entlebuch, Doppleschwand und Romoos zu Gunsten dieser Verlegung. (Die Linie durchs Entlebuch wurde erst im Jahre 1875 eröffnet.) Die Eingabe sprach ebenfalls davon, dass man im Entlebuch bisher glaubte und hoffte, die Station Egolzwil würde belassen und damit die Distanz nach dem Entlebuch verkürzt, was als kleiner Ausgleich für die entgangene Linie über Wolhusen angesehen worden sei. Im Entlebuch war man aber ganz sicher über die wirklichen Verhältnisse nicht im klaren. Der Distanzunterschied zwischen Schötz-Nebikon oder Schötz-Egolzwil mochte im Hinblick auf die grossen Distanzen nach dem Entlebuch kaum ernstlich ins Gewicht fallen. Die Eingabe des Entlebachs war nicht eine wörtliche, aber eine argumentmässige Kopie der Eingabe der Gemeinden von Schötz und Umgebung. Damit in der Front gegen Nebikon keine Lücke bestand, wurde eben mit allen mobilen Geschützen aufgefahren, die irgendwie Schützenhilfe leisten konnten. Ebenfalls abgestimmt auf die Demarche des Entlebachs folgte am gleichen Tage ein fast gleichlautendes Schreiben der Gemeinden Menznau, Wolhusen, Werthenstein und Alberswil. Am 23. Dezember des gleichen Jahres traten, sozusagen als Nachhut, Grosswangen und Buttisholz auf den Plan, um auch für die Verlegung einzustehen. Doch nicht genug damit. Am 26. Dezember liessen sich sieben Grossräte in einer gemeinsamen Befürwortung für die Station Köchalihügel vernehmen. Ebenfalls am gleichen Tag — das Christkind hatte wohl tags zuvor den beiden Gruppen als Weihnachtsgabe die gleichen Gedanken geschenkt — sprachen sich annähernd 30 Personen, vorwiegend aus Gewerbekreisen von Willisau und Umgebung, sogar mit Unterschriften von Egolzwil, «dringend» für die Stationsverlegung aus. Es sei ein Einzugsgebiet von 30 000 Seelen im Spiele. Wenn die Haltestelle in Nebikon errichtet werde, wäre das ähnlich, wie wenn eine solche für die Stadt Luzern in Rothenburg errichtet würde. Technische Schwierigkeiten gebe es keine. Lediglich seien Planänderungen notwendig. Weil aber alle Pläne schon fertig erstellt seien, wolle man daran nichts mehr ändern. Die Eisenbahn sei für das Volk da. Eventuell müsste der Grosse Rat auf die erteilte Konzession zurückkommen, wenn die SCB den berechtigten Begehren nicht entspräche. Solche Lautstärken waren aus dem Schreiben vernehmbar.

Bereits am 28. November 1854 hatte sich die SCB bei der Regierung dahin geäussert, dass auf diese Begehren gar nicht eingetreten werden könne. Die Oertlichkeit am Köchalihügel sei ganz ungeeignet. Bedenklich sei die

Kurve zur Anlage einer Station. Sie würde damit die Abänderung der Steigungsverhältnisse der Bahn überhaupt mit sich bringen. Alles in allem bedinge das unverhältnismässig grössere Kosten. Dazu gesellten sich erst noch die Ausgaben für die Zufahrt über eine noch zu erstellende Wiggerbrücke. Diese hinwiederum könne Stauungen verursachen. Daraus könnten Ueberschwemmungen entstehen, welche die Bahn gefährden. Anderseits sei der Grunderwerb in Nebikon schon so weit fortgeschritten, dass kaum an eine Aenderung zu denken sei. Die Vorarbeiten zum Bau hätten bereits eingesetzt.

Inzwischen musste es bereits in die Oeffentlichkeit gedrungen sein, dass die Verwirklichung der Station Köchalihügel grossen technischen Schwierigkeiten begegnen werde. Daher gelangte Egolzwil am 18. Dezember 1854 wieder an die Regierung. In diesem Schreiben wurden die Vorzüge einer Stationsverlegung nochmals hervorgehoben. Die Kantonsstrasse Schötz-Nebikon sei in der Nähe und die Station sei beim Köchalihügel besser vor Ueberschwemmungen geschützt als in Nebikon. Man glaube zwar auch, eine Station Köchalihügel könnte etwelchen technischen Schwierigkeiten begegnen. Daher wäre es vorteilhafter, wenn die Station noch weiter nach Süden (also Richtung Egolzwil) in den sogenannten Hubelacher, in der Nähe des Höheneichhügels (Gegend am Egolzwilersee) verlegt würde. Von hier aus könnte eine günstige Verbindung mit Schötz hergestellt werden. Mit dieser neuen Lösung könnte man dann die Station Wauwil füglich eingehen lassen . . . Jetzt haben wirs: Die verhasste Station Wauwil wäre damit liquidirt und die neue dennoch auf Egolzwiler Boden!

Beinahe schien es, als ob «die vielen Hunde des Hasen Tod», also in unserem Falle die Verlegung der Station Nebikon erreicht hätten. Bereits vor der letzten Egolzwiler Eingabe an die Regierung hatte diese die Begehren der zahlreichen Petenten der SCB zur Stellungnahme übermittelt. Das Direktorium der SCB war begreiflicherweise darüber nicht erbaut. Wenig schmeichelhaft fiel deshalb die Antwort an den Luzerner Regierungsrat aus. Es heisst darin unter anderem, der Standpunkt des Regierungsrates wirke befremdend. Dann werden die bereits früher gehörten Gründe, die gegen eine Verlegung sprechen, erneut angeführt. Es wird am alten Standort festgehalten. Eine Verlegung mit allen daraus entstehenden Umtrieben wird auf Fr. 120 000.— errechnet. Daraufhin wünschte die Regierung von der SCB die Planunterlagen der Strecke Nebikon-Egolzwil zum nähern Studium. Die SCB bequeme sich damit aber nicht nach Luzern, sondern wies darauf hin, dass sich in Dagmersellen das Büro des Sektionsingenieurs Löwenthal befinde, wo die gewünschten Pläne zur Einsicht auflägen. Die SCB war ausserdem sehr überrascht, dass ursprünglich die Haltestelle Nebikon genehmigt worden sei und nun nachträglich auf diese Art und Weise

opponiert würde. Keinem Kanton hätte die SCB solches Entgegenkommen gezeigt und dennoch seien hier die Forderungen allenthalben so hoch.

Nach diesem Wirrwarr von Eingaben und Stellungnahmen erliess der Regierungsrat am 17. Januar 1855 an alle interessierten Gemeinden ein Kreisschreiben, worin diese ersucht wurden, sich neuerdings zur Haltestelle Köchalihügel zu äussern. Es enthielt besonders die Zusammenfassung aller wichtigen Korrespondenzen in dieser Angelegenheit, wobei die ablehnende Haltung der SCB im Vordergrund stand. Schötz und Egolzwil, die Initianten der Verlegung, äusserten sich dahingehend, man sei nicht fachkundig und auch nicht Techniker, aber man beurteile die Sache nach dem gesunden Menschenverstand. Die Kosten seien zu hoch veranschlagt. Die angeblichen technischen Schwierigkeiten in der Kurve könnten leicht umgangen werden, indem die Station je nach Bedarf nach oben oder unten verschoben würde. Sie käme somit nur mit einem Ende an die Kurve zu liegen. Alle die vielen Gemeinden, die sich bereits das erstemal für die Verlegung der Station nach dem Köchalihügel ausgesprochen hatten, untermauerten ihre zweite Eingabe nochmals im gleichen Sinn. Summarisch betrachtet wurde darin ausgeführt, dass die Verlegung für niemand zum Nachteil, sondern lediglich zum Vorteil für alle gereiche. Lediglich die bereits gehaltenen Baukosten seien von einiger Bedeutung. Fast alle Eingaben drohen damit — sofern die SCB nicht einlenke — die Angelegenheit vor dem Grossen Rat aufzurollen. Bei aller sachlichen Würdigung der verschiedenen Argumente, die sicher etliches für sich hatten, schossen doch auch viele Ausführungen ins Nebelhafte und verraten damit eine grosse Unkenntnis der wahren Verhältnisse. Es ist offensichtlich, dass viele Gemeinden zu Vorspanndiensten benutzt wurden. Nachdem alle Schreiben der Gemeinden eingegangen waren, überwies sie die Regierung der kantonalen Eisenbahnkommission, die aus den Herren Kopp, Dula und Huber bestand. «Um jeden Schein der Oberflächlichkeit», wie ihn Schötz angekreidet hatte, «zu nehmen», liess die SCB die Möglichkeit einer Stationsverlegung neuerdings durch einen ihrer Fachmänner, Ingenieur Pressel, der damals den Hauensteindurchstich leitete, berechnen und begutachten. Die SCB äusserte sich nachher wie folgt dazu: Die Station Köchalihügel würde »aller Welt Blicke entzogen«, weil sie nur durch eine enge Einschnittsöffnung zugänglich gemacht würde. (Wie die Pläne hiezu beweisen, wäre die Station fast ganz in den Hügel zu liegen gekommen.) Eine Besprechung an Ort und Stelle (das war von der Regierung vorgeschlagen worden), würde zu keinem positiven Resultat führen. Ein begründetes Urteil könne nicht erwartet werden. Dazu gesellten sich Misstrauen und mangelnde Sachkenntnis. Mit dem Wiederbeginn der Arbeiten gegen den Frühling hin, hätte das Personal Wichtigeres zu tun. Die SCB sei auf Grund der Konzessionsakten im vollen Recht. Auch der Grosse Rat könne daran nichts mehr ändern. Das Gutachten Pressels, das bereits am 22. Feb-

ruar 1855 der Regierung zur Kenntnis gebracht wurde, errechnete die Mehrkosten der Stationsverlegung auf Fr. 182 000.—. Abgesehen davon, sprach sich Pressel auch sonst noch gegen die Verlegung aus. So sei die Ueberschwemmungsgefahr in Nebikon kleiner. Durch den ausserordentlichen Bauaufwand könnte der Termin der Beendigung nicht eingehalten werden. Der Bahnbetrieb ohne hemmende Kurve wickle sich in Nebikon viel günstiger ab. Hier werde aber auch die gesamte Stationsanlage freundlicher und gesünder. Die polizeiliche Bewachung neben dem Dorfe sei ebenfalls besser gewährleistet. Der einzige Vorteil der Station Köchalihügel sei der, dass sie 1,5 km näher an die petitionierenden Gemeinden zu liegen komme. Allein die Nachteile seien viel schwerer. Im Gegensatz zur SCB schlägt Pressel vor, die Gesuchsteller an Ort und Stelle aufzuklären.

In dieser ausweglosen Situation verlangte der Regierungsrat am 13. März 1855 ein Gutachten von Ing. Karl Emanuel Müller von Altdorf. Der kam darin zum Schluss, dass die Verlegung technisch ohne grössere Schwierigkeiten lösbar sei. Die Ueberschwemmungsgefahr könne mit heutigen Mitteln ohne weiteres gemeistert werden. Hingegen lägen die Schwierigkeiten mehr im bereits ausgeführten und projektierten Tracé. Gesamthaft gesehen wird die Station Köchalihügel aber auch von Ingenieur Müller abgelehnt, weil sie fast ganz in den Hügel zu liegen käme. Das mache die Station feucht, unfreundlich und gefährde sie durch Schneeverwehungen. Sie läge auch dann nicht günstig, wenn sie etwas mehr gegen den Rand des Hügels verlegt würde. Es wäre besser, man könnte sie in Nebikon belassen. Als Ausweg, sozusagen als Kompromiss wird vorgeschlagen, die Station unmittelbar nördlich des Hügels zu bauen. Zugunsten der Bahnbenützer Richtung Willisau ergäbe sich dadurch immer noch ein zeitlicher Gewinn von einer Viertelstunde. Auf Grund dieses Gutachtens hätten die bereits ausgeführten Arbeiten teilweise realisiert werden können. Dieser Kompromiss-Vorschlag hätte weiter einen kleinern Radius der Kurve im Köchalihügel erlaubt. Wenn Ingenieur Müller von «gesamthaft» sprach, so bezog sich das fast ausschliesslich auf ein mehr technisches Abwägen zwischen der diskutierten Station Köchalihügel im Hügel selbst und der genehmigten Station Nebikon unter zusätzlicher Würdigung der bereits ausgeführten Bauarbeiten, Mehrkosten, Landerwerb und der noch zu erwartenden weitem Umtriebe. Im Hinblick auf das Einzugsgebiet kommt aber Ingenieur Müller zum Schluss, dass eine Station Köchalihügel mehr Vorteile böte, weil mit ihr ein bedeutend grösseres Einzugsgebiet leichter erfasst würde. Die Station Wauwil sei von ihm zu weit entrückt und könne deshalb diese Funktion nicht ebenbürtig erfüllen. So gesehen, sei die Verlegung angebracht. Die Mehrkosten würden sich auf zirka Fr. 33 000.— belaufen. Dieses finanzielle Opfer sollte von der SCB gebracht werden.

Nachdem ihr das Gutachten Müllers von der Luzerner Regierung zur Kenntnis gebracht worden war, äusserte die SCB insofern Freude, dass nun endlich ein erfahrener Mann zu Rate gezogen wurde. In einzelnen Punkten pflichtete die SCB dem Gutachten bei. Sie errechnete aber die Mehrkosten auf Fr. 47 000.—. In ihrem Schreiben vom 5. Juni 1855 äusserte sich die SCB fast anklagend, Herr Müller kenne eben die wirklichen Verhältnisse im Kanton Luzern zu wenig. Bauarbeiten müssten teils von der SCB selbst ausgeführt werden, weil gar keine Unternehmer vorhanden seien. «Die Ursache hievon ist in den äusserst traurigen Arbeiterverhältnissen und in Schwierigkeiten zu suchen, welchen die Unternehmer in Ihrem Kanton fort-dauernd ausgesetzt sind.» Die SCB sei aber schliesslich bereit, auf das Gutachten Müllers einzutreten. Aber sie wünschte, dass der Kanton Luzern die Mehrkosten übernehme . . . Luzern war aber damit gar nicht einverstanden, weil es die tatsächlichen Mehrkosten auf lediglich Fr. 3000.— veranschlagte. Durch den Bau der Linie über Sursee, statt Wolhusen, hätte die SCB ganz bedeutend eingespart. Diese entgegnete hierauf, dass sie sich über die ziffernmässigen Mehrkosten nicht mehr in Diskussionen einlassen möchte, weil darüber schon etliches geschrieben worden sei. Aber auch die These von der Kostenersparnis wegen des Baues der Linie über Sursee, wurde rundweg abgetan. Das sei überhaupt eine der Bedingungen zum Bau der Luzernerlinie gewesen. Wegen der hohen Anlagekosten hätte die SCB vermutlich auf die Konzession der Wolhuserlinie verzichtet, wenn Luzern unnachgiebig geblieben wäre. Schon vor der Konzessionserteilung sei die SCB zum Bau der Zufahrtsstrassen zu den Stationen auf eigene Kosten verpflichtet worden. Dabei sei diesem Grundsatz eine Auslegung wie in keinem andern Kanton gegeben worden. Sofern Luzern keine Beiträge an die Verlegung der Station Nebikon bezahlen könne, sei die SCB unter folgenden Bedingungen dies allein zu tun bereit: 1. müsse sie vom Bau der Strasse Rothenburg-Station nach dem Dorf entbunden werden; 2. müsse sie, soweit der Stand der Bauverträge und der Stand der Bauarbeiten dies noch erlaube, nur in Nebikon, Sursee, Rothenburg und Emmenbaum sogleich Güterstationen errichten. An allen übrigen Stationen wären diese erst später bei Bedarf zu erstellen. Ferner erwähnte die SCB, dass durch die verloren gegangene Zeit die Station Nebikon wahrscheinlich nicht mit der übrigen Linie eröffnet werden könne. Hingegen würde eine Beschleunigung der Arbeiten dadurch ermöglicht, wenn die Station statt unterhalb, oberhalb dem Köchalihügel angelegt werde. Die Vorteile wären: leichter Bau, grössere Distanz von der Wigger, freundlichere und freiere Lage, und grössere Nähe zu den Gemeinden des obern Amtes Willisau.

Am 2. Juli 1855 lehnte es die Regierung ab, die SCB vom Strassenbau in Rothenburg zu entbinden. Mit der vorgeschlagenen Lösung der Güterschuppen war sie ebenfalls nicht einverstanden, weil alle übrigen Ortschaften

dann auf die wenigen Stationen mit Güterschuppen und Viehverladerampen angewiesen wären. Gegen die Verlegung der Station oberhalb des Köchalihügels werden hingegen keine Einwendungen gemacht. Damit würde, so hoffte die Regierung, die Sache endlich erledigt. Immerhin werden doch auch Bedenken in dem Sinne angebracht, dass nun mit dieser neuerlichen Verlegung die untern Gemeinden wohl wieder reklamieren werden.

Die Station Nebikon blieb weiterhin umstritten. Von jetzt an hüllte sich die SCB in wohlüberlegtes Schweigen. Sie liess die Zeit für sich arbeiten. Und — wir greifen der Entwicklung voraus — die SCB erhielt wirklich Recht damit. An der Station Nebikon wurden keine weiteren Arbeiten mehr ausgeführt. Als die Regierung später darüber Auskunft wünschte, wurde von der SCB erklärt, dass ihr, als die Regierung die billigen Bedingungen der SCB zurückwies, zwei Wege offen blieben: Entweder konnte sie auf ihrem Rechte bestehen und den Streitfall fortsetzen, oder sie konnte von einem definitiven Entscheide vorläufig absehen und «damit der Zeit überlassen, eine Versöhnung zu finden. Der Bau der Linie sei aber so gefördert und angelegt worden, dass die Station auch nachher ohne grosse Schwierigkeiten errichtet werden könne. Weil die Zeit nun schon so weit fortgeschritten, das Personal sonst mit dem Bau ganz beansprucht, ferner mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten aller Art zu fechten war, wurde dieser Methode durch Zeitgewinn der Vorzug gegeben.» Die Projektierung der neuen Station hätte viel Zeit beansprucht und durch Fortsetzung des Streites wäre ein neuerlicher Zeitverlust entstanden. Schliesslich wäre dann wohl durch Proteste der Gemeinden Nebikon und Altishofen die neuerliche (Rück-) Verlegung nach Nebikon akut geworden. Aus diesen Gründen wurden die Arbeiten für die definitive Haltestelle am Köchalihügel eingestellt. Bis zur endgültigen Festlegung der Station, beabsichtigte man, im Frühjahr ein provisorisches Lokal zur Aufnahme von Personen und Gütern einzurichten.

Jetzt drängte der Regierungsrat erneut auf einen abschliessenden Entscheid in Sachen Station Nebikon. Allein die SCB fühlte sich in ihrer Antwort vom 22. Januar 1856 nicht verpflichtet, einen andern Standpunkt als den bereits festgelegten einzunehmen, wenn nicht ein gegenseitiges Einverständnis erzielt werden könne. Ebenso bestimmt werde aber auch ein Entscheid des Grossen Rates in dieser Angelegenheit abgelehnt, weil das Einverständnis früher einwandfrei vorlag. Die Bereitschaft zu Verhandlungen sei immer noch da, wenn für die Station Köchalihügel billigerweise entgegengekommen werde.

Die Regierung musste nun einsehen, dass nur mit gegenseitigen Konzessionen die Stationsverlegung ermöglicht werde. Noch suchte man von Luzern aus letzte Trümpfe auszuspielen. Deshalb schrieb am 12. März 1856

der Regierungsrat der SCB, die Gemeinden hätten nun keine Einwände mehr gegen eine Station Nebikon. Es werde jedoch die Bedingung gestellt, dass die SCB eine Verbindungsstrasse von der Willisauerstrasse nach der Station Nebikon erstelle. Die SCB lehnte auch dieses Ansinnen höflich aber bestimmt ab, weil sich die Kosten dieser Strasse auf Fr. 28 000.— bis 30 000.— belaufen würden. Die SCB sei einverstanden, wenn für den Strassenbau der Kanton oder die betreffenden Gemeinden aufkämen.

Nun blieb dem Kanton nichts mehr anderes übrig, als sein Einverständnis zum Bau der Station Nebikon auf dem ursprünglich vorgesehenen und bereits genehmigten Platz zu geben. Hingegen wünschte die Regierung, die Pläne für die Zufahrtsstrasse zu erhalten, für die die SCB zu sorgen habe.

Während sich der Streit um die Station Nebikon, beziehungsweise Köchalihügel zwischen der Regierung und den genannten Petenten und der SCB einerseits abspielte, war man anderseits auch in Nebikon, Altishofen und Umgebung nicht untätig geblieben. Es kam nicht ganz von ungefähr, dass die Regierung im März 1856 ihr Einverständnis zum Bau der Station am ursprünglich vorgesehenen Platz gab. Am 1. August 1855 hatten sich die Gemeinderäte von Nebikon und Altishofen an den Regierungsrat gewandt. Sachlich erwähnt ihr Schreiben am Anfang, dass Nebikon ein verbürgtes Recht auf die Station besitze, weil diese von Anfang an hier festgelegt worden und überhaupt gut begründet sei. Dann folgt eine ziemlich scharfe Abrechnung mit den «wirklichen Hintermännern der Stationsverlegung». Diese hätten das Hinterland und Entlebuch mobilisiert. Dort wäre man nicht solidarisch mitmarschiert, wenn man um die tatsächlichen Gründe gewusst hätte. Es seien wohl Leute von äusserem Ansehen, die dieses Manöver betrieben und «für Parteizweck das beleidigte Hinterland und Entlebuch zu Hilfe gerufen». Die Vorgabe, Nebikon wolle die Ablage nicht, ja, sie sei ihm gleichsam ein «Dorn im Auge», sei erdichtet. Spekulationsgeist, nebst einigen persönlichen und örtlichen Parteiinteressen seien die wirklichen Triebfedern. «Unruhige standen auf, trübten vorerst das Wasser, worin sie später die Goldforellen zu fangen trachteten. Man wünschte die Versetzung der Haltestelle, verbarg aber sorgfältig die eigentliche Absicht, denn dass der Nebikoner Köchalihügel das angestrebte Ziel nicht sein konnte, leuchtete klar hervor, und dass er es wirklich nicht war, ist nun tatsächlich bewiesen, denn man ist nun, wie zu erwarten stand, wieder selbst davon abgegangen, und hat sich eine mehr südwärts gelegene Gegend des Egozwiler Geländes ausersehen.» Dieses wird nun in diesem Schreiben weiter als ungeeignet, abgelegen, moosig, mit Stauden bewachsen, hart an der Wigger, von Gewässern umgeben, geschildert. Dort bedürfte eine Station einer verhältnismässig langen Zufahrtsstrasse. «Man möchte eben die Haltestelle dem Territorium von Nebikon um jeden Preis entreissen und sich selbst zueignen, weiss aber kein geeignetes Lokal (dürfte

wohl besser Areal heissen) anzuweisen, und zwar um so weniger, je näher man den Ortschaften rückt, wo die Väter des Strebens das Volk mit guten Beispielen erbauen». Weiter wird wörtlich ausgeführt: «Erst später, und zwar zu einer Zeit, als die anberaumte Einspruchsfrist schon abgelaufen war, tat sich eine Partei, an ihrer Spitze eine imponierende Persönlichkeit hervor, begann das Werk zu bekämpfen, und die Verlegung der Haltestationsstelle Nebikon nach einer andern, vielleicht noch jetzt nicht ausgemittelten Gegend zu betreiben; unter zwar täuschendem Vorgehen.» Am 28. Januar 1856 liessen sich Nebikon und Altishofen erneut beim Regierungsrat vernehmen, da der Streit um die Stationsverlegung erneut angefasst worden sei. In dieser Eingabe nehmen die beiden Gemeinden mit angeblich neun weiteren, freilich nicht namentlich aufgeführten Privaten Stellung gegen die Verlegung. Es heisst da unter anderem: «Nachdem man die Stelle bei der Altishofer Wiggernbrücke einmal aufgegeben — aus welchen Gründen bleibt dahingestellt — war und ist Nebikon doch das passendste Lokal zu einem Stationsposten!»

Rund einen Monat vorher, am 24. Dezember 1855, drangen Schötz, Egolzwil, Alberswil und Ettiswil darauf, dass mit dem Stationsbau Nebikon südlich oder nördlich des Köchalihügels begonnen werde, damit die Station gleichzeitig mit der Bahneröffnung betriebsbereit sei.

Bevor im März 1856 die Regierung das Einverständnis zum Bau der Station Nebikon erteilte, liess sie am 13. Februar 1856 ein Kreisschreiben an alle petitionierenden Gemeinden ergehen. Es enthielt zusammenfassend den aktenmässigen Lauf der Dinge, die um die Verlegung der Station Nebikon kreisten. Darin wurde hervorgehoben, dass die öfters angeführte Einschaltung des Grossen Rates lediglich als Druckmittel gebraucht wurde, dass aber die gesetzliche Handhabe dazu fehle. Es bleibe nun nichts anderes übrig, als die Verlegung der Station und damit die Uebernahme der daraus resultierenden Kosten, wobei aber der Staat zum vorneherein ausscheide, weil ihm der Kredit hiezu fehle. Wenn aber die Gemeinden der Sache so viel Wert beimessen, müssten sie entweder selbst für die Kosten aufkommen, oder aber die Station dort belassen, wo sie ursprünglich geplant war. Für die Antwort war eine Frist von 14 Tagen eingeräumt. Keine Antwort galt als Zustimmung zur Station Nebikon. Jetzt wurde es merklich stille in den Gemeinden, die einst derart für die Verlegung eingestanden waren. Schötz erklärte in einem knappen, nicht ganz verständlichen Schreiben: «Schötz ist nicht gesonnen den angedeuteten Weg zu betreten: jedoch mitwirken werde beim Hohen Grossen Rate das daherige Gutfindende vorzukehren, wofür wir die Rechte verwahren.» Hasle schrieb, dass es verzichte. Von den vielen andern aber regte sich niemand mehr. Man war scheinbar «kriegsmüde» geworden.

Fast wie eine letzte verzweifelte Zuckung flackerte zwar am 12. März 1856 noch eine Eingabe der Gemeinden Schötz, Alberswil, Ettiswil und Grosswangen beim Regierungsrat auf. Darin wurde nochmals auf die Stationsverlegung gedrungen. Auffallend dabei ist, dass diesmal auch Ettiswil dafür Stellung nahm. Vorher hielt es getreu zu Wauwil. Im Schreiben wurde wiederum darauf hingewiesen, dass die Stationsverlegung ein billiger Ersatz für die entgangene Bahn über Willisau-Wolhusen sei. Dieser Aeusserung kam aber doch nur mehr symbolischer Wert zu. Und dieser lag darin, ein neues Postulat zu begründen. Es wurde jetzt angeführt, die reichen Gemeinden Buttisholz und Ruswil bekämen von der SCB Fr. 20 000.— für Strassenbauten. Wenn nun aber die Station Nebikon nicht verlegt werde, sei die SCB anzuhalten, eine bequeme Zufahrtsstrasse für die obern Gemeinden des Willisaueramtes nach der Station Nebikon anzulegen. Die SCB zeigte sich später bereit, Fr. 10 000.— an diese Strassenverbindung zu leisten. ebenso wurden Fr. 5000.— an eine Strasse Wauwil-Ettiswil zugesichert.

Damit war der lange Streit um die Station Nebikon zu Ende. Und doch nicht ganz! Es tauchten neue Rivalen auf. Am 9. Juni 1856 war die Bahn eröffnet worden. Aber Nebikon besass bloss eine provisorische Einsteigehalle. Altishofen, das die Eingaben und Begehren Nebikons anlässlich der Verlegung nach dem Köchalihügel stets, aber bloss mit innerem Widerwillen, unterstützt hatte, trennte sich jetzt von Nebikon, um — zu einem Zeitpunkt, als die Bahn bereits eröffnet war, neuerdings die Verlegung der Station an die Wiggerbrücke zu begehren. Die Agitation hiefür begann freilich schon früher. Bereits am 19. Juni 1856 schrieb der Altishofer Gemeinderat der Regierung, dass für die Ortschaften Dagmersellen, Altishofen und Nebikon eine einzige Station bei der Wiggerbrücke zu errichten sei. Bereits früher vernommene Gründe tauchen in diesem Schreiben erneut auf. Ferner wird ausgeführt, dass die bei der Säge in Dagmersellen errichtete Station angeblich in Frage gestellt sei. Deutlich wird nun auch das «Bündnis» mit Nebikon umschrieben. Die Unterschriften unter die Eingaben von Nebikon seien «nicht mit Willen erfolgt», sondern man habe «dem geringern der zwei Uebelstände» beigezogen. Es ist nicht ganz ausgeschlossen, dass die SCB die Strömung in Altishofen gar noch heimlich geschürt hat. Denn am 29. Juli 1856 gelangte auch die SCB an die Regierung und erklärte, die Ergebnisse der Stationen Nebikon und Dagmersellen seien unter den Erwartungen geblieben. Deshalb beeile sich die SCB noch nicht zu stark mit dem definitiven Bau des Stationsgebäudes in Nebikon. Jenes in Dagmersellen könnte wieder abgetragen werden. Der SCB wäre es genehm, wenn der Regierungsrat die Vereinigung der beiden Stationen aussprechen könnte. Am 25. Juli 1856 gelangte eine Petition von fünf Bürgern aus Dagmersellen, darunter Gemeinderäte und ein Wirt, an die Regierung, worin ebenfalls die Verlegung der Station nach der Wiggerbrücke

verlangt wird. Die grosse Mehrheit Dagmersellens und seines Einzugsgebietes protestierte aber mit einer Eingabe vom 9. August 1856 heftig gegen diese Verlegung. Weil der Gemeinderat selbst geteilter Meinung war, kam in Dagmersellen keine offizielle Stellungnahme zustande. Die Gemeindeprotokolle von Dagmersellen schweigen sich denn auch über diese Angelegenheit ganz aus. Hingegen war das Schreiben von einem Gemeinderatsmitglied, zahlreichen Bürgern, den Gemeinderäten von Langnau, Pfaffnau, Richenthal, Buchs, Uffikon, der Korporation Langnau und einigen weiteren auswärtigen Privaten des Einzugsgebietes unterschrieben.

Damit kam der Eingabe dennoch offizieller und zudem recht gewichtiger Charakter zu. Im wesentlichen hiess es darin, die Station sei in Dagmersellen zu belassen. Unlautere Motive seien die Beweggründe der gegnerischen Petenten. Eifersüchtelei von Altishofen stecke dahinter. Der Geschäftsverkehr werde sich in Dagmersellen bald mehr entwickeln. Die Wasserkraft der Wigger werde nächstens für eine grosse Fabrik an der Wigger verwendet. Schon lange sei eine Strasse nach Pfaffnau und St. Urban projektiert. Sofern sie gebaut werde, läge die Station Dagmersellen günstig daran. Würde die Strasse nach Pfaffnau aber von Reiden aus erstellt, würde sie ein langes Stück durch aargauisches Gebiet führen. Schon wegen des Getränkeschmuggels sei dies für die Luzerner Regierung nicht verlockend. Dagmersellen würde mit der Stationsverlegung aber auch um seinen Verdienst betrogen..

Nebikon sei mit einer Station bedacht worden, um dem Hinterland, wegen des Wegfalls der Wolhuserlinie einigen Ersatz zu bieten.

Nebikon mit Willisau-Land und Stadt, Ebersecken, Altbüren, Grossdietwil, Fischbach, Zell, Gettnau, Ohmstal und Egolzwil sprachen sich bereits am 12. August 1857 in einer Eingabe an die Regierung für die Beibehaltung der Station Nebikon aus. Das Gesuch von Altishofen wird vorerst als «unzeitig und inkonsequent» bezeichnet. Dann fährt die Eingabe unter anderm weiter: «Oder soll etwa das ein so erheblicher Grund sein, dass Altishofen zufällig Gerichtsort ist, und nach der Vorgabe des dortigen Gemeinderates eine grosse Ortschaft sein soll? — Ein Gerichtsort ist noch kein Fixstern, sondern wie alles Menschliche, dem Wechsel unterworfen, und die Grösse ist nicht so beträchtlich, da Altishofen kaum mehr als 70 Hausnummern zählt.» Die Station Nebikon habe ihre Existenz gegenüber zahlreichen Angriffen bereits behauptet. Das sei ein Beweis, dass sie lebenskräftig sei. Am 9. Oktober 1854 hätten 11 Gemeinden für eine Station Nebikon petitioniert, darunter auch Altishofen, Dagmersellen, Uffikon und Buchs. Das Hinterland habe sich sehr für Nebikon eingesetzt. Es gehe nun um die Einlösung eines Ehrenwortes.

Schötz hatte die Eingabe nicht unterschrieben. Begreiflich. Hingegen startete es am 14. August 1856 eine eigene. Darin wurden auf eine gewisse

Agitation und Umtriebe hingewiesen. Man wisse, dass auf «Winke» hin «zwei Schreiben lanciert wurden.» Das eine betrifft die Verlegung der Station nach Altishofen und das andere eine Strasse von Ettiswil nach Wauwil. Schötz plädiert nun nochmals für die Erstellung der Station beim Köchalihügel, wenn dies aber nicht möglich sei, könne es auf keinen Fall einer Station Altishofen beipflichten. Schötz beklagt sich weiter, dass es damit vom Verkehr abgeschnitten und ganz benachteiligt werde.

Am 1. September 1856 gab der Regierungsrat der SCB seine Bedenken gegen eine allfällige Stationsverlegung nach Altishofen kund. Die Mehrheit der Bevölkerung wünsche die Stationen Nebikon und Dagmersellen. Im andern Falle müsste eine bequeme Verbindungsstrasse nach Wauwil gebaut werden, als Ersatz für die entgangene Station Nebikon. Der Voranschlag hiefür belaufe sich auf Fr. 28 208.—. Wenn schon die Station Nebikon eingehen müsste, hätte die SCB die Hälfte der Kosten dieses Strassenbaues zu tragen.

Darauf liess sich die SCB schon am 13. September wie folgt vernehmen: Die Vereinigung der beiden Stationen Dagmersellen und Nebikon käme auf Fr. 25 000.— zu stehen. Der Betriebsaufwand der beiden kleinen Stationen wird getrennt für sich nicht hoch veranschlagt, jedoch für eine einzige grosse in Altishofen. Ausschlaggebend seien jedoch der Landerwerb, Baukosten und der Verlust für bereits Erstelltes. Wenn die Regierung auf dem Beitrag für die Strasse Ettiswil-Wauwil beharre, würde auf die Vereinigung der beiden Stationen verzichtet. Am 8. Oktober äusserte sich die Regierung, dass sie ihren Standpunkt nicht ändern könne, damit dürfte wohl die Vereinigung der beiden Stationen dahinfliegen. Die Strassenverhältnisse in Wauwil seien aber schlecht. Diesem Umstand sollte die SCB einsichtig begegnen. Für sie dränge sich daher ein Beitrag an den Strassenbau Wauwil-Ettiswil dennoch auf. Würde davon Umgang genommen, dann wandere ein Teil der Reisenden aus dem Gebiet von Willisau nach der Station Sursee ab und dadurch erleide die SCB einen Taxausfall.

Die Züge rollten bereits 1½ Jahre durch das Wiggertal. Nebikon besass aber immer noch kein eigentliches Stationsgebäude. Das bereits bekannte Provisorium scheint die «Zierde» des Dorfes gewesen zu sein. Denn am 28. Dezember 1857 schreibt deswegen der Gemeinderat von Nebikon an die Regierung. Die provisorische Einsteigehalle werde ausgiebig kritisiert. Sie sei eine «primitive, vollständig ungenügende» Einrichtung, die dem ganzen Werke schade. Das Publikum reklamiere, dass die Güter vor Beschädigungen nicht geschützt seien. Wörtlich wird ausgeführt: «An vielen mangelt es nicht, die da sich aussprechen, sie wollten inskünftig ihre Güter lieber anderswie spedieren lassen, als dem Dämpfer anvertrauen; sofern das mangelhafte Provisorium der hiesigen Haltestelle nicht bald einer zweckmässigen Einrichtung weichen müssen.» Die SCB antwortete

erst am 4. März 1858 darauf. Sie erwähnte, dass die Angelegenheit untersucht worden sei. Gleichzeitig habe man aber auch festgestellt, dass der Verkehr auf der Linie Olten-Luzern nicht die erhofften Erwartungen erfülle. Das treffe ganz besonders auf den Lokalverkehr zu. Immerhin wird dann auf das kommende Frühjahr, also 1859, ein Stationsgebäude 3. Klasse in Aussicht gestellt. Das war ein Bautyp, wie er an dieser Linie üblich war und in seiner Grundform heute noch steht, weil es immer noch die gleichen Gebäulichkeiten sind. Ferner erklärte die SCB, dass mit dem Bau des neuen Stationsgebäudes der Güterschuppen der Station Nottwil nach Nebikon versetzt werde. Die wenigen Güter von Nottwil könnten im Wartsaal untergebracht werden. Der Regierungsrat war mit dem Vorschlag des geplanten Stationsgebäudes einverstanden, obwohl er lieber ein Gebäude der 2. Klasse gesehen hätte. Der Versetzung des Güterschuppens von Nottwil nach Nebikon pflichtete der Rat nicht bei.

Im Hinblick auf die bewegte Geschichte um das Werden der Stationen im Raume Altishofen-Nebikon-Wauwil nimmt sich jene der andern höchst bescheiden aus. Als die Wünsche Oberkirchs, anlässlich der Festsetzung der Stationen im Jahre 1853/54, nicht erfüllt wurden, versuchte es sich bald darauf mit einer neuerlichen Eingabe durchzusetzen. Die Gemeinden Schenkon und Geuensee sekundierten. Dass sich Geuensee für eine Station Oberkirch bekannte, überrascht, da Geuensee doch viel näher bei Sursee liegt. Oberkirchs Begehren wurde aber abgewiesen. Erst am 15. Mai 1930 wurde hier eine Haltestelle eingerichtet. Sie dürfte den gegebenen Verkehrsbedürfnissen am besten gerecht werden.

Auch die Station Brittnau-Wikon ist eine Schöpfung unseres Jahrhunderts. Sie wurde am 1. Mai 1910 eröffnet. Bereits im Frühjahr 1872 hatten Wikon, Brittnau, Pfaffnau und Roggliswil an die SCB das Gesuch um Errichtung einer Station gestellt. Am 4. Oktober 1872 bat Wikon die Regierung um Intervention, weil sich die SCB in dieser Angelegenheit bis dahin ausschwig. Am 27. Januar 1873 lehnte die SCB ab. Die Kosten wurden auf Fr. 63 000.— berechnet. Ein Verkehrsbedürfnis sei nicht dermassen vorhanden, dass eine eigene Station gerechtfertigt wäre. Damit war sie für einmal tot, aber der Gedanke an sie blieb dennoch wach. Die Möglichkeit zur Verwirklichung bot sich mit dem Bau des zweiten Geleises in den Jahren 1908/09. Dieses wurde auf dem Abschnitt Zofingen-Reiden am 1. Dezember 1909, Reiden-Nebikon am 1. Oktober 1908 und Nebikon-Sursee am 1. Mai 1909 in Betrieb genommen.

Als im Sommer 1854 die einzelnen Stationen festgelegt wurden, sah man für Reiden, Egolzwil (daraus wurde dann Wauwil) und Nottwil weder Güterschuppen noch Rampen vor, da kaum mehr als Personenverkehr erwartet wurde. Die entsprechenden Möglichkeiten zur Vergrösserung wurden jedoch vorgesehen. Dass die Unterdrückung der Güterschuppen

nicht eitel Freude auslöste, liegt auf der Hand. Reiden verwarhte sich mit gutem Recht heftig dagegen bei der Regierung. Zur Begründung des Begehrens wurde angeführt, dass Reiden eine Gipsmühle, eine Oelmühle, fünf Wirtshäuser, eine Gerberei, fünf Krämer, drei Färbereien, eine Walke und zwei Schmieden besitze. Das Einzugsgebiet sei gross. Dazu gehörten auch die aargauischen Orte Bottenwil und Wiliberg. Bereits besitze Reiden ein Salzmagazin. Dies allein rechtfertige den Bau eines Lagerhauses (lies Güterschuppen). Der Regierungsrat wurde dringend ersucht, alles zu unternehmen, damit der Güterschuppen in Reiden verwirklicht werde. Das war am 12. Juni 1855. Trotzdem der Bau der Station bereits vorwärtsschritt, traf aber die SCB vorläufig noch keine Anstalten, einen Güterschuppen zu errichten. Deshalb intervenierte der Gemeinderat Reiden am 16. Juli erneut bei der Regierung. Neben der Wiederholung früherer Argumente, wurde darauf hingewiesen, wie es wohl möglich sein werde, auf den eingeführten Weinen und sonstigen geistigen Getränken ohne Lagerhaus das Ohmgeld zu kontrollieren. Ohne Güterschuppen müsste das Salz weiter südlich, im Innern des Kantons ausgeladen und nachher wieder ganz unzweckmässig nach Reiden zurückgeführt werden. Diese Tatsache allein schon rechtfertige einen Güterschuppen. Er wurde am 14. September 1855 auch noch von den Gemeinden Langnau, Richenthal, Pfaffnau und Wikon in einer Eingabe an die Regierung befürwortet. Endlich, am 26. Februar 1856 entsprach die SCB diesem wirklichen Bedürfnis. Am 26. November darauf kam zwischen der Regierung und der SCB ein Vertrag zur Erstellung des Salzmagazins im Schuppen der Station Reiden zustande. Es darf seither mietweise vom Staat benützt werden. Nach längerem Markten und Eingaben von Reiden und der Regierung an die SCB, war diese am 30. Dezember 1858 auch bereit, eine Viehverladerampe zu erstellen. Das alles sind scheinbare Kleinigkeiten, die aber bei Sein oder Nichtsein grosse Vor- oder Nachteile haben.

Verweilen wir noch einwenig beim Bau der Linie. Sie weist keine ausserordentlichen Bauten auf. Bereits im Jahre 1853 verlangte der Regierungsrat, dass die Bahn doppelspurig gebaut werde. Die SCB lehnte aber das Begehren wegen den damals gespannten politischen und finanziellen Verhältnissen ab. Auf Verlangen der Gemeinden Reiden und Dagmersellen wurde die Linie näher als ursprünglich vorgesehen, an die beiden Ortschaften heran gebaut. Wie bereits früher geschildert, verzögerte sich wegen der Finanzkrise der Beginn der Erdarbeiten. Als daher die Regierung zum Bau drängte, schrieb die SCB, sie fühle sich von jeder Schuld frei. Die Expropriationspläne der Gemeinden Wikon, Reiden und Langnau seien verspätet zurückgelangt. Langnau habe dabei eine bewusste Verzögerung betrieben. Ueberall stosse man auf überspannte Bodenpreise. Bis jetzt seien wenig gütliche Einigungen erzielt worden. Nebenbei sei erwähnt, dass z. B. in Dagmersellen der gesamte Landerwerb gütlich erfolgte. Die von der SCB ange-

führten Verzögerungsgründe mochten wohl stichhaltig sein, aber doch nicht von solchem Einfluss, um den Beginn des Baues derart hinauszuzögern. Entscheidend dafür war die finanzielle Lage des Bahnunternehmens.

Das leitende Baupersonal bestand fast ausschliesslich aus Deutschen, weil die Schweiz damals noch keine Eisenbahnfachleute besass. Dennoch führte die Beschäftigung von Einheimischen und Deutschen zu gewissen Spannungen. So lesen wir in einem Gemeindeprotokoll von Reiden, dass ein württembergischer Vorarbeiter auf der Station Reiden beschäftigt werde. Dabei hätte es auch Reider Bürger, die sich für diesen Posten fähig fühlten und es auf eine Prüfung wohl ankommen lassen würden. Die Konzession schreibe übrigens vor, dass den Kantonsbürgern der Vorzug einzuräumen sei. Am 19. Februar 1855 verlangten die Gemeinden Oberkirch, Nottwil, Eich, Sempach, Neuenkirch, Sursee, Mauensee und Knutwil von der Regierung, dass die einheimischen Arbeiter beim nun beginnenden Bahnbau auf dem Abschnitt Kaltbach bis Hasenmoos bei Neuenkirch mehr als bisher eingesetzt werden. Bis jetzt seien zu viele Ausländer beschäftigt worden. Alle diese Gemeinden würden von grossen Armenlasten umsorgt. Die Teuerung steige stetig. Es gebe viele Arbeitslose.

Mit dem Bahnbau wurde das Bett der Wigger unterhalb Nebikon einige hundert Meter gerade gelegt. Noch heute ist die leichte Mulde samt der grossen Schleife des alten Wiggerbettes gegen den Wald hin gut sichtbar. Und auch heute noch haben die SBB den korrigierten Flussabschnitt zu unterhalten. Nahe des Stationsgeländes in Nebikon gab es zahlreiche Wässermatten. Etliche Häuser stehen heute darauf. Es kam nicht von ungefähr, wenn im Streit um die Stationen Nebikon oder Köchalihügel viel von der Ueberschwemmungsgefahr die Rede war. Wohl die grösste bauliche Schwierigkeit bot der Bahnbau dem Wauwilermoos entlang. Sein moosiger bis sumpfiger Grund war und ist einer Bahnanlage sozusagen bis heute stets feindlich. Die Erde vom Einschnitt bei Egolzwil wurde zur Aufschüttung des Dammes Richtung Egolzwilersee gebraucht. Für den Damm Egolzwil-Wauwil grub man am Hang, rechts der Strasse Wauwil-Egolzwil, Erde ab, um damit das gewünschte Auffüllmaterial zu erhalten. Noch heute ist die damals entstandene Lücke gut sichtbar. Etliche in der neuern Zeit darin entstandene Häuser verleihen ihr ebenfalls ein neues Gesicht. Die Ueberlieferung erzählt, dass alle einheimischen Leute, die nicht in der Torfindustrie beschäftigt waren, beim Bahnbau zusätzlichen Verdienst holten. Daneben bestand weit und breit keine andere Beschäftigungsmöglichkeit. Mittels Karren wurde die Erde vom Hang auf die Aufschüttgerüste des Bahndammes geführt. Für einen Karren Erde seien zwei Batzen entrichtet worden. Die Arbeit sei sehr mühselig gewesen. Die Baufachleute standen vor schwierigen Aufgaben. Das Material, das tags zuvor aufgeschüttet wurde, sei am andern Morgen gewöhnlich im Moor verschwunden gewesen.

Man habe dann anstrengend nach Auswegen gesucht und sei auf die Idee gekommen, das Gelände seitlich des Dammes bis weit hinaus mit starken Erdaufschüttungen zu belasten. Diese sind heute noch gut ersichtlich. Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein bereitete dieser Streckenabschnitt den Bahnorganen aber immer wieder Sorgen, weil der Boden nie recht zur Ruhe kommen wollte.

Das «Zofinger Volksblatt» vom 28. Mai 1856 schreibt unter anderem hiezu: «Hinsichtlich der Centralbahn bemerkt die ‚National-Zeitung‘ folgendes: Samstagmorgen ist die von Friedrichshafen per Schleppschiff abgegangene Lokomotive «Sempach» in einer Entfernung von 1500 Fuss vom Ufer in den Bodensee gestürzt, glücklicherweise nur in einer Tiefe von 12—15 Fuss, indem das Kamin noch sichtbar ist. Alle Anstalten für die Enthebung der Lokomotive sind bereits getroffen. Dieser Unfall wird jedoch die Eröffnung der Luzernerlinie, die in den ersten Tagen vom Juni stattfinden kann, nicht verzögern. Letzten Sonntag sind die Probefahrten zwischen Schönenwerth-Olten-Emmenbrück glücklich vor sich gegangen. Die Strecke wurde jedesmal in 1¾ Stunden zurückgelegt. Die Dämme im Wauwiler Moos, die einzigen bis jetzt noch unsicheren Stellen, sind nunmehr zur Ruhe gekommen. Man hofft, die Collaudation der Bahn Anfangs nächster Woche vornehmen zu können.»

Viele Umtriebe und Streit verursachte die Bereinigung von Wegrechten, Strassenkorrekturen und Verlegungen. Dabei deuten verschiedene Akten daraufhin, dass die SCB oftmals eigenmächtig vorging und damit kaum die Sympathie der Bevölkerung gewann.

Der Bahnbau rief aber auch etlichen kirchlichen Streitigkeiten. Vorab waren es die dringlichen Sonntagsarbeiten (Verlegung der Rollbahnen, Wasserleitungen, Wegüberführungen etc.), für welche vom bischöflichen Kommissariat in Solothurn die Bewilligung einzuholen war. Vorwiegend auf dem Streckenabschnitt Sursee-Emmenbrücke scheinen die erteilten kirchlichen Zugeständnisse seitens der Landjäger eine zusätzlich enge Auslegung gefunden zu haben. Die Unternehmer beklagten sich deshalb öfters bei der SCB und diese hinwiederum bei der Regierung. Es wurde ausgeführt, dass den Arbeitern mit Verhaftung vom Arbeitsplatz weg gedroht werde, wenn sie am Sonntag arbeiten würden. Am 8. März 1855 vernehmen wir von einer Beschwerde des Dekans Schiffmann in Altishofen an das bischöfliche Kommissariat in Solothurn. Er beklagt sich, dass namentlich im Wirtshaus Egolzwil, Lohnzahlungen während dem sonntäglichen Gottesdienst vorgekommen seien. Unterm 13. November 1855 findet sich eine ähnliche Beschwerde des Pfarrers von Uffikon.

Ein gewisser Felix Seeberger, gebürtig von Birr im Aargau, seit 18. April 1855 in Zofingen eingebürgert, erstellte für die SCB 1855 den Bahnhof

Zofingen mit Nebengebäuden und Güterschuppen, sowie die Stationsgebäude bis Nebikon, samt Bahnwärterhäuschen.

Am 2. Juni 1856 konnte die Probefahrt auf der Strecke Emmenbaum-Olten mit Fortsetzung bis Schönenwerd erfolgen. Die Regierung war dabei durch Statthalter Niklaus Dula und die Regierungsräte Vinzenz Huber und Josef Stocker vertreten. Als weitere offizielle Gäste nahmen Regierungsdelegationen von Solothurn und Aargau teil. Der 9. Juni schliesslich war der grosse historische Tag, an dem der Eisenbahnverkehr auf dem gleichen Streckenabschnitt eröffnet wurde. Der Abschnitt Emmenbrücke-Luzern konnte erst am 1. Juni 1859 dem Betrieb übergeben werden. Bis 30. Juni 1856 verkehrten lediglich drei Personenzüge in jeder Richtung und ab 1. Juli waren es deren vier. Damit war das wirklich grosse Werk, das zu den entscheidenden geschichtlichen Ereignissen unserer Gegend gehört, der Oeffentlichkeit zugänglich. Von der einstigen Romantik des ersten Eisenbahnbetriebes ist vieles auch schon wieder in die Geschichte eingegangen. Noch war die Leistungsfähigkeit der ersten Lokomotiven beschränkt. So hatten z. B. die Güterzüge regelmässig in Wauwil Wasser zu fassen. Auf dem Strassenbort in der Nähe der Station Wauwil, zwischen dem heutigen Hause von Herrn Robert Helfenstein, Landwirt und der Metzgerei von Herrn Josef Wollenmann, befanden sich die Wasserbassins, welche das Wasser für die Dampfmaschinen lieferten.

Mit Misstrauen und Furcht wurden die ersten Züge besonders von der Landbevölkerung verfolgt. Wie konnte sie damals begreifen, dass eine Lokomotive, lediglich ein Eisenkoloss, ohne tierische Zugkraft, sich mit so viel Energie und Geschwindigkeit selbst fortbewegen konnte? Für viele abergläubige Leute — deren Zahl war damals gross — ging es bei den Lokomotiven nicht mit «rechten Dingen» zu. Daher sprach der Volksmund anfänglich allgemein von den «Teufelsmaschinen», die angeblich allerhand Unheil anzurichten vermöchten . . . So weiss die Ueberlieferung aus Nebikon zu berichten, dass anlässlich der Bahneröffnung ein grosser Teil der Bewohner neugierig aber ängstlich dem Schauspiel von den Hängen östlich des Dorfes folgte.

Mit der eröffneten Eisenbahn begannen sich bald auch neue Postverbindungen darnach auszurichten. Bereits am 3. Juli 1856 verlangte Willisau-Stadt bei der Regierung eine Postverbindung nach Dagmersellen. Bis jetzt werde beispielsweise die Post von Willisau nach Basel über Luzern geleitet. Dadurch entstehe eine Verspätung von sechs Stunden. Wohl bestehe ein ungenügender Fussbotendienst nach Dagmersellen. Ferner verlangte Willisau im gleichen Schreiben eine Strasse von Ettiswil nach Wauwil. Bis jetzt bestehe, besonders bei schlechtem Wetter, lediglich ein fast ungangbarer Fussweg. Erst mit einer Strasse gewänne die Station Wauwil einen Wert für das Hinterland. Das «Zofinger Volksblatt» vom 5. Juli 1856 weiss

hiez zu noch weiter zu berichten, dass die Willisauer einen wöchentlich mindestens dreimal nach Sursee verkehrenden «Omnibus-Wagen» wünschten. Die gleiche Zeitung meldet bereits am 3. September 1856: «Das schweizerische Post- und Baudepartement ist vom Bundesrat ermächtigt worden, vom 15. September dieses Jahres an zwischen Willisau und Sursee, über Ettiswil und Kottwyl, einen Postkurs mittels eines sechsplätzigen Wagens zu errichten.»

Als erste Stations- beziehungsweise Bahnhofvorstände auf den Stationen Olten bis Sursee amtierten folgende Herren:

Olten	von Arx Casimir	bis 1874
Aarburg	Bohnenblust Johann Jakob	bis 1876
Zofingen	Zimmerlin Franz Rudolf	bis 1892
Reiden *	Schmid Franz Josef	bis 1875
Dagmersellen *	Marfurt Josef Leonz	bis 1884
Nebikon *	Kaufmann Wendolin	bis 1865
Wauwil *	Felber Xaver	bis 1872
Sursee *	Häfliger Josef	bis 1865

Auf den mit * bezeichneten Stationen war damals der Stationsvorstand auch Einnehmer. Der Personal-Etat der SCB datiert erst ab 1862. Vor diesem Zeitpunkt sind daher noch andere Nominationen möglich. Oberst Siegfried von Zofingen, der verdiente Förderer der Eisenbahnlinie Olten-Luzern, war zum Beispiel der erste Bahnhofinspektor in Olten. Nach Eröffnung der Linie Olten-Luzern wurde er Betriebsinspektor dieser Strecke. Von 1869—1879 war er Mitglied des Direktoriums der SCB und siedelte deshalb nach Basel über.

Ohne Uebertreibung darf heute gesagt werden, dass die Eisenbahn in unserer Gegend zu einem segensreichen Diener des ganzen Volkes geworden ist. Und trotz dem ansehnlichen Alter ist die Eisenbahn in ihrem Wesen jung geblieben. Wohl hat sie sich ständig den ändernden Bedürfnissen angepasst. Sie wurde komfortabler, rascher und vor allem viel leistungsfähiger. Der alte «Choli» wurde von den eleganten und wendigen elektrischen Lokomotiven verdrängt. Wohl kommt er zwar in den letzten Jahren wegen Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen immer wieder zu Ehren und erinnert uns daher augenfällig an die Anfänge der Eisenbahn und an eine Zeit, die inzwischen versunken ist. Die Eisenbahn selbst blieb trotz aller Modernisierung in ihrem Kern dieselbe. Das zeugt am besten für ihre wirkliche Grösse.

Die Eisenbahn Olten—Luzern veränderte verhältnismässig rasch das Gesicht des Wiggertales und eines grössern Teiles des Kantons Luzern. Einige wesentliche Merkmale seien daher heute auch noch flüchtig skizziert. Im gesamten Netz der SCB wurde Olten—Luzern immer als schwächster Teil bezeichnet. Der Wert der Linie steige erst mit der Eröffnung der Gott-

hardbahn, wurde von SCB-Kreisen immer erklärt. Das traf auch zu. Der Güterverkehr aber blieb laut den Geschäftsberichten des letzten Jahrhunderts verhältnismässig immer schwach. Damit drückt sich sofort der Mangel an Industrie und grösserem Gewerbe aus.

Bereits vor dem Bahnbau gab es z. B. im Baselbiet und Aargau recht ansehnliche Industrien. Im Kanton Luzern hielt aber die Industrie, als die Bahn bereits seit Jahrzehnten eröffnet war, recht zaghaften und nur vereinzelten Einzug. Damit stossen wir gleich auf Zusammenhänge, deren Ursachen viel tiefer liegen. Einmal war der Kanton Luzern von Natur aus stets ein ausgeprägter Landwirtschaftskanton. Das trifft auch heute noch vorwiegend zu, obwohl jetzt etwa die Hälfte der Bevölkerung in andern Berufen tätig ist. Dennoch ist das Denken und der Lebenslauf dieser Anders-tätigen doch wesentlich von der bäuerlichen Seite her beeinflusst. Damit ist dem Umwandlungsprozess eine gewisse Konstanz gegeben. Das luzernische Volkselement ist ausgeprägt alemannischer Herkunft. Es ist eher schwereren Geblüts und daher Neuerungen nur nach und nach zugänglich. Zu diesen, mehr völkischen Eigenschaften gesellen sich, ob bewusst oder unbewusst, im tiefsten Innern religiöse Gefühle. Die verschiedenen Elemente zusammen gaben lange Zeit dem Luzerner eine gewisse Abneigung gegen die Industrie, weil sie mit ihrem Wesen das Althergebrachte aus den Angeln hob. Diese Einstellung lebt abgeschwächt teils immer noch. So wundert es nicht, wenn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert im Kanton Luzern sozusagen noch keine Industrie ansässig war, während andere Kantone hierin bereits ziemlich voraus waren. Mit der Eisenbahn wären nun denkbar günstige Bedingungen zur Aenderung dieses Zustandes geschaffen worden. Der Kanton Luzern, trotzdem er einer der ersten Kantone war, der eine Eisenbahn und erst noch eine von dieser Bedeutung besass, profitierte von diesem Vorteil lange Zeit sehr wenig. Ob das auf weite Sicht von Vor- oder Nachteil war, steht hier nicht zur Beurteilung. Es geht hier lediglich um eine geschichtlich festgestellte Tatsache. Beeinflusst vom Aargau, diente nun aber gerade das luzernische Wiggertal der Industrie als Eingangstor. Schon ihre bescheidenen Ansätze in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts — und die Heimindustrie besonders — rührten vom benachbarten bernischen Obergeraargau und dem Aargau her.

Die luzernische Industrialisierung aus der Richtung Wiggertal hielt bei Sursee inne. Dieses selbst hat die moderne wirtschaftliche Entwicklung verhältnismässig spät aufgefangen. Stellen wir zum Vergleich Zofingen daneben. Beides sind zwei alte, ehemalige aargauische Städtchen mit ähnlicher Verkehrsstruktur, verwandter geographischer Lage und geschichtlicher Vergangenheit. Und doch, wie getrennte Wege haben beide in der wirtschaftlichen Entwicklung eingeschlagen! Da spielt der geschilderte tiefste Kern der Volksseele unverkennbar mit.

Mit dem Standort der Stationen wurden von selbst neue Richtungen in der Entwicklung der Ortschaften vorgezeichnet. Die Stationen wirken auch heute noch grundsätzlich wie Wirbel im Rückenmark. Hier wo die Nerven austreten, strahlt auch Leben aus. Um alle Stationen im Wiggertal gruppieren sich heute, wo anfänglich meistens überhaupt fast kein Haus stand, neue Siedlungen, oft sogar Schwerpunkte des gesamten Lebens einer Gemeinde. Wir können uns aber auch leicht vorstellen, wie heute gar manche Ortschaft aussehen würde, wenn eine Station dort errichtet worden wäre, wo sie von gewissen Gemeinden gewünscht wurde.

Wie sähe etwa Zofingen aus, wenn die Linie nach Bern hier abgezweigt wäre? Ursprünglich war Zofingen, statt Olten, als Kreuzungspunkt der Eisenbahnlinien Bern-Zürich und Luzern-Basel vorgesehen. Olten kam aber den Zofingern zuvor. Obwohl sie sich darum bewarben, betrachteten sie die verlangten Opfer als zu hoch. Zofingen konnte sich nicht entschliessen, das Areal für den Zentralbahnhof gratis abzugeben.

Die beiden Ortschaften Wikon und Brittnau, einst weit voneinander entfernt, sind heute dank der Station durch die Kette einer losen Siedlung fast miteinander verbunden. Anfänglich gab es hier lediglich eine Kernsiedlung um die Station herum. Sie gewann nun immer mehr Ausstrahlungsvermögen und wirkt damit auch verbindend in aargauisch-luzernischen Interessen.

Sozusagen zu einem «Spezialfall» wurde Nebikon. Wegen seiner Lage am exponiertesten Knie der Bahnlinie, an das sich ein weites, bahnloses Gebiet anschloss, wurde Nebikon gleichsam zum «Tor des Hinterlandes». Seine Bedeutung sank einwenig mit der Eröffnung der Linie Huttwil-Wolhusen (9. Mai 1895). Was wäre aus Nebikon ohne Station geworden? — Die Antwort darauf fällt leicht. Sein Dorfkern lag am Hang gegen den Graben hin. Der grosse Rest der Ortschaft aber entstand später ganz im Zusammenhang mit der Station. Daher müssen wir die Gegner einer Station Nebikon, die vor 100 Jahren heftig nach einer Verlegung riefen, soweit es um sachliche Gründe ging, auch verstehen. Nebikon wies im Jahre 1850 578 Einwohner auf. Im Jahre 1860 waren es sogar bloss 513, 1950 aber 971. Und die Zahl ist inzwischen noch weiter angestiegen. Altishofen zählte in der gleichen Zeit folgende Seelenzahl: 1850: 892, 1860: 860 und 1950: 818. Wohl ergibt sich im Laufe der 100 Jahre nur eine verhältnismässig geringe Abnahme. Stellen wir aber zum Vergleich die Zunahme von Nebikon daneben, sieht das Bild ganz anders aus. Schötz, das sich so energisch für die Station Köchalihügel wehrte, war in der Zeit zwischen 1850—1860 eine verhältnismässig grosse Ortschaft, in deren Schatten Nebikon untertauchte. Folgende Bevölkerungszahlen von Schötz illustrieren dies: 1850: 1462, 1860: 1286 und 1950: 1717. Die industrielle Entwicklung hat in Nebikon ein Kuriosum geschaffen. Die beiden Fabrikbetriebe der Firma

Brun & Co. liegen politisch auf Egolzwiler und Altishofer Gelände, geographisch und wirtschaftlich können und müssen sie aber dem Raume Nebikon zugezählt werden. Mit der Zeit könnte die weitere Entwicklung Nebikons sogar die Pfarrei Altishofen nochmals verkleinern. Ob sich Nebikon nicht einmal eine eigene Kirche baut? Auf alle Fälle ist heute durch die wirtschaftliche Verschiebung das Gleichgewicht in der Pfarrei ordentlich gestört. Die stetig nagenden geschichtlichen Kräfte zerstören ständig Altes und bauen gleichzeitig Neues auf, das kommt hier besonders drastisch zum Ausdruck. Da hätte eine Station Altishofen einer solchen Entwicklung von selbst Einhalt geboten.

Die Ueberlieferung erzählt hartnäckig, obwohl aktenmässig in dieser Richtung keine Silbe feststellbar ist, dass man in Altishofen keine eigene Station wünschte. Einflussreiche Kreise wären dagegen aufgetreten. Ein Stück Wahrheit mag, wie gewöhnlich in jeder Ueberlieferung, auch hier zu finden sein. Im allgemeinen stand die Landbevölkerung der Eisenbahn damals kühl bis fremd gegenüber. Doch dabei war es noch lange nicht bloss die Landbevölkerung, die uninteressiert abseits stand. Sogar Politiker vom Format eines Ph. A. von Segesser und seine politischen Gesinnungsfreunde waren überhaupt gegen den Bau von Eisenbahnen. Diese Gegner machten sich in der erregten Diskussion im Grossen Rate Luft, als es um die Verleihung der Konzession an die SCB ging. Sie sprachen ausdrücklich ihre Abneigung gegen das neue Verkehrsmittel aus. In der Perspektive der damaligen Zeit versteht man diese Einstellung. Sie wird vom St. Galler Landammann Baumgartner bereits im Jahre 1837 mit dem trafen Ausspruch gegeisselt: «Die Eisenbahnen werden ein Radikalmittel gegen den Kantönligeist.» Sie wurden es in der Tat.

Am Fusse des Santenberges vollzog sich wegen der Station Wauwil in der jüngern Zeit eine wesentliche Gewichtsverschiebung zwischen den Ortschaften Egolzwil und Wauwil. Wauwil weist heute nahezu 1060 Einwohner auf, während Egolzwil jetzt bei annähernd 580 steht. Wegen dem bessern Grund und Boden und der günstigeren Verkehrslage war Egolzwil einst führend. Vor der Bahneröffnung war Wauwil ein von der Umwelt stark abgeschnittenes und isoliertes Dorf. Das änderte stark mit dem Ausbau des Strassennetzes. Kaum irgendwo wie in Wauwil hat die Bahn dazu beigetragen, das Antlitz einer Landschaft derart zu verändern. Bis auf kümmerliche Reste wurde der Torf innerhalb etwa eines Jahrhunderts abgegraben und auf ungezählten Wagen, zeitweilig sogar mit Extrazügen, seinem Brennzweck zugeführt.

Es ist eindeutig, dass wohl kein anderes Ereignis so mächtig wie die Eisenbahn in die jüngere Lokalgeschichte des Wiggertales eingegriffen hat. Das Entscheidende daran ist, dass gerade dieses Lokale überbrückt und gesprengt wurde und damit ganz neue Begriffe im Verkehr von Mensch zu

Mensch brachte. Handel und Wandel wurden anders und mussten sich nach neuen Gesichtspunkten ausrichten. So hat es freilich die Eisenbahn auch mit sich gebracht, dass im Kanton Luzern der einst stark verbreitete Getreidebau in den 1870er und 1880er Jahren stark zurückging, weil das mit den modernen Verkehrsmitteln auf dem Wasser und der Schiene importierte billige Getreide sehr auf die Preise drückte. Die Eisenbahn brachte, wie sie es einmal in sich hat, eine weitere Welt in unsere Dörfer. Wenn diese heute blühen und von Wohlstand zeugen, so fällt daran ein ordentliches Verdienst der Eisenbahn zu. Sie trug wesentlich zur materiellen und geistigen Umschichtung bei. Sie ermöglicht jahraus jahrein unzähligen Berufstätigen auf einfache Art, auswärts dem Erwerb nachzugehen. Der jungen Generation ermöglicht sie günstig und wohlfeil den auswärtigen Schulbesuch. Von selbst geraten damit die einst betont für sich lebenden und abgeschlossenen Dörfer in viel weltweitere Beziehungen. Viel Angestammtes wurde zwar dadurch verwässert. Andererseits wurde aber doch auch oft ein zu stark ins Kraut geschossener, von Interessierten wohlgehegter Oertligeist, bedeutend abgeschwächt.

Auch im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens wird die Eisenbahn weiter in dieser Richtung wirken. Möge sie ihre grosse Aufgabe täglich und stets neu im besten Sinne für das Volk lösen. Ein leistungsfähiger Verkehrsapparat zeugt für die Qualität eines Volkes. Damit er das aber bleiben kann, muss das Volk um seine Bedeutung und Geschichte wissen, damit es ihm die verpflichtende Treue halten kann.

Q U E L L E N

- Eisenbahnakten im Staatsarchiv Luzern
- Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Band I
- Hundert Jahre Schweizerbahnen, Ernst Mathys
- Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Placid Weissenbach
- Mitteilungen über die Gründung der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft
- Mitteilungen über die Anfänge des Schweizerischen Eisenbahnwesens
- Die Entwicklung des Verkehrs der Schweizerischen Centralbahn
- Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz
- Männer der Schiene, Ernst Mathys
- Bevölkerungsentwicklung und wirtschaftliche Wandlungen im Kanton Luzern,
Robert Gubler — Geschichtsfreund, Bände 105/107
- Der Aufstieg der Menschheit, Herbert Kühn
- «Zofinger Volksblatt»
- «Zofinger Tagblatt»
- Mitteilungen von Herrn Fritz Schoder, Stadtbibliothekar, Zofingen
und der Kreisdirektion II der SBB
- Gemeindeprotokolle von Wauwil, Egolzwil, Nebikon, Altishofen, Dagmersellen,
Reiden
- Bericht der englischen Experten R. Stephenson und H. Swinburne