

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 27 (1969)

Artikel: Zur Vorgeschichte der Station Brittnau-Wikon
Autor: Marti, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718236>

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>

Zur Vorgeschichte der Station Brittnau-Wikon

Hans Marti

Die Station Brittnau-Wikon entstand nicht gleichzeitig wie die übrigen Stationen an der Bahnlinie Olten–Luzern. Die Linie selber wurde im Jahre 1856 eröffnet und mit ihr auch sämtliche Stationen. Einzig Nebikon tanzte dabei ein wenig aus dem Reigen. Zwar konnte auch hier ein- und ausgestiegen und Güter verladen werden, aber statt definitiver Gebäude gab es bloß ein barackenähnliches Gehütt. Für Brittnau und Wikon brauchte es mehr als 50 Jahre Mühe, Einsatz, Geduld, nebst finanzieller Leistungen, bis das berechtigte Begehren einer eigenen Station erfüllt wurde. Sie konnte am 1. Mai 1910 in Betrieb genommen werden. Damals war gleichzeitig die Linie auf Doppelspur umgebaut worden. Dank dieser großen Umwälzung war es viel leichter, das Begehren einer eigenen Station zu verwirklichen. Nicht zu vergessen bleibt, daß die Linie Olten–Luzern inzwischen SBB-Strecke geworden war, während sich vordem die ersten Gesuche an die Schweizerische Centralbahn in Basel zu richten hatten. Und diese hatte, wie das kaum verwundert, wenn man die damaligen Verhältnisse kennt, für solche Belange nicht viel Gehör. Das mußten die Gemeinden Brittnau und Wikon mit «ihrer» Station reichlich erfahren. Über ihr eigentliches Werden und Sein wurde im «Zofinger Neujahrsblatt» (1952) ausführlich berichtet. Dort Geschriebenes sei hier nicht wiederholt. Aber damals blieben die Quellen zur Vorgeschichte beinahe unberücksichtigt. Das einfach deshalb, weil kaum Stichhaltiges zu finden war. Nun wurde es entdeckt. Und zwar dort, wo man es nicht gesucht hätte: bei den Akten der Langenthal–Wauwil-Bahn! Und diese waren nun nicht etwa aus Versehen in dieses Dossier geraten, sondern aus ganz realen Zusammenhängen. Wenn schon zur Zeit des Bahnbaus in den 1850er Jahren die Brittnauer versuchten, eine eigene Station zu erhalten, so erneut erst recht um 1870 herum. Damals war für die Schweiz das «zweite Eisenbahnzeitalter» hereingebrochen. Kurz vorher war der Entscheid für den Gottharddurchstich gefallen. Damit war gewissermaßen das Rückgrat für das künftige schweizerische Eisenbahnnetz gelegt worden. Zahlreiche bis jetzt noch unerfüllte Eisenbahnwünsche wollten nun Wirklichkeit werden. Weitere zu bauende Linien richteten sich zu einem größeren Teil fortan nach dem Gotthardprojekt aus. Sicher

galt das nicht für die angestrebte Station Brittnau-Wikon. Aber ihre Wurzeln nährten sich doch aus der damaligen Gesamteinstellung gegenüber der Eisenbahn. Und dazu aus einem ganz berechtigten Bedürfnis heraus.

Zwei Dinge sind in den gefundenen Akten besonders wertvoll:

1. die seltsamen Zusammenhänge zwischen der angestrebten Station Brittnau-Wikon und der Langenthal-Wauwil-Bahn.

2. die in den Akten aufgezeigten ökonomischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den Gemeinden Brittnau, Wikon und Pfaffnau. Denn an der «Schicksalsgemeinschaft» für eine Station Brittnau-Wikon hatte sich damals auch Pfaffnau angeschlossen.

Wo liegen die Zusammenhänge zwischen einer Station Brittnau-Wikon und der Langenthal-Wauwil-Bahn?

Am 11. Februar 1872 tagte in Brittnau eine Versammlung, die beschloß, sich für die Errichtung einer Station *Wikon*-Brittnau einzusetzen. Hierauf wurden Gesuche an die Luzerner und Aargauer Regierung gerichtet, mit der Bitte, diese beiden Behörden möchten das Begehren beim Direktorium der Centralbahn unterstützen. Die zwei Regierungen taten wie gewünscht. Am 23. März 1873 – rund ein Jahr später – gelangte das Komitee erneut mit einer Eingabe an den Luzerner Regierungsrat. Denn inzwischen hatte die Centralbahn das Gesuch abgelehnt. Aber die Petenten von Brittnau und Umgebung gaben nicht nach. Jetzt verkoppelten sie ihr Begehren mit dem damals aufgetauchten Projekt einer Langenthal-Wauwil-Bahn. Dieses ebenso eigenwillige, wie seltsame Eisenbahnvorhaben wurde von der gleichen Centralbahn angestrebt, die gleichzeitig auch angegangen wurde, eine Station Brittnau-Wikon zu bauen. Nun sollte die Konzessionserteilung zum Bau dieser Linie davon abhängig gemacht werden, wenn auch gleichzeitig eine Station Brittnau-Wikon errichtet würde.

Vernehmen wir dazu die Eingabe an den Regierungsrat des Kantons Luzern, datiert vom 23. März 1873:

«Wir waren im März des verflossenen Jahres 1872 im Falle, Ihnen, sowie des Regierungsrates des Kantons Aargau, namens einer in Brittnau am 11. Februar 1872 tagenden Versammlung, ein Gesuch um Errichtung einer Station Wikon-Brittnau zu übermitteln, mit der Bitte, Sie möchten Ihrerseits beim Direktorium der Schweiz. Centralbahn, durch Ihren Einfluß dahin wirken, daß diesem Gesuch entsprochen werde. Eine ähnliche Bitte ging auch an die Hohe Regierung des Kantons Aargau. Beide Regierungen haben unser Begehren als berechtigt anerkannt und unterstützt. Das Direktorium hat nun, nachdem es die Angelegenheit ein volles Jahr geprüft, respektive verschleppt hatte, im Laufe des Monats Februar durch die beiden Regierungen den interessierten Gegenden mitteilen lassen, daß es ihrem Gesuche nicht entsprechen könne, es mit seinen finanziellen Mitteln anderweitig zu sehr engagiert sei und die fragliche Station,

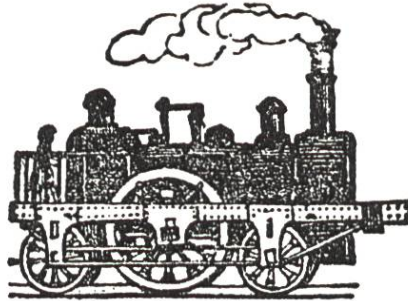
nicht ein wirkliches Bedürfnis für diese Gemeinde sei, konnte und durfte es nicht behaupten. Aber auch der Ablehnungsgrund scheint uns angesichts der 9 Prozent, welche für das Jahr 1872 den Aktionären ausgehändigt werden können, nicht stichhaltig zu sein. Es hat vielmehr den Anschein als ob die Eisenbahngesellschaften allzusehr für den Nutzen der Aktionäre und zu wenig für die Bedürfnisse der an ihren Linien liegenden Gemeinden besorgt seien. Da nun die Regierungen gegen diese Gesellschaften keine rechtlichen Zwangsmittel besitzen, sind sie darauf angewiesen, beim Anlaß neuer Konzessionsgesuche auch für schon im Betrieb befindliche Linien Bedingungen zu stellen. *Wir zweifeln nun nicht daran, daß Sie Tit. die Interessen der Gemeinden Wikon, Pfaffnau und Brittnau zu wahren geneigt sein und an das Konzessionsgesuch für die Linie Langenthal–Wauwil der Centralbahn die Bedingung knüpfen werden, eine Station Wikon-Brittnau zu errichten.* Wir stellen andurch an Sie mit aller Ehrerbietung die hierauf bezügliche Bitte und legen zur Begründung derselben, die Eingabe an das Direktorium der Schweiz. Centralbahn mit den Beilagen in Abschrift, bei und erklären nur noch, daß außer der in Beilage aufgeführten Verkehr, noch derjenige eines in Brittnau, noch neugegründeten Engros- und Konsumgeschäftes zu notieren. Dasselbe hat laut Angabe seines Geschäftsführers in den ersten drei Monaten seines Bestehens mindestens 700 Zentner durch die Centralbahn vermittelt. Sollte aber obiges Konzessionsgesuch nicht mehr vom Großen Rate in Luzern behandelt werden können, sondern nach dem neuen Eisenbahngesetz durch die Bundesbehörden zur Erledigung kommen, stellen wir an Sie Tit. die Bitte, Sie möchten von Ihnen aus bei den Hohen Bundesbehörden die Angelegenheit anregen und befürworten.»

Was vom Brittnauer Komitee angeregt und angestrebt wurde, glich beinahe einem Druckmittel. Wie im Brittnauer Schreiben bereits angetönt, wurde die Konzession für die zu bauende Langenthal–Wauwil-Bahn vom Bund und nicht mehr, wie das vorher üblich war, von den Kantonen erteilt. Gerade in dieser Zeit war das neue Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Aber nehmen wir an: die Kantone Luzern und Bern – in unserm Falle die Konzessionserteiler – hätten zwischen der Linie einer Eisenbahn Langenthal–Wauwil und der Station Brittnau-Wikon, zu wählen gehabt, hätte man letztere unweigerlich zugunsten der erstern geopfert. Denn diese Bahnlinie schien beinahe unversehens, wie ein «Geschenk des Himmels» zu fallen. Im Grunde schlummerte darin aber einzig und allein Selbstzweck der Centralbahn. Mit diesem Bahnprojekt glaubte sie, drohende oder vermeintliche Konkurrenz, die im Gefolge mit der Gotthardbahn und dem Ausgang des Deutsch-Französischen Krieges auftauchte, zu bannen.

Sicher waren die Brittnauer Petenten gescheit genug – ihre Eingabe an den Regierungsrat läßt das durchblicken –, daß Sie im Ernst nicht daran glaubten, ihr Stationsbegehren werde das Konzessionsgesuch für eine Langenthal–Wauwil-Bahn ausstechen. Es ging da bestimmt lediglich um

einen verhandlungstaktischen Trumpf. – Doch die Centralbahn blieb bei ihrem gefaßten Entscheid und die Brittnauer hatten für lange Jahrzehnte das Nachsehen.

Welchen Querschnitt vermittelt die Eingabe von Brittnau, Wikon und Pfaffnau?



«An das tith. Direktorium der schweiz. Centralbahn in Basel.

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Unterzeichneten haben von einer am 11. Februar 1872 zu Brittnau tagenden, größern, von Bürgern und Delegierten der Gemeinde Brittnau, Wikon und Pfaffnau besuchten Versammlung den Auftrag erhalten und übernommen, an Sie das ehrerbietige Gesuch zu stellen:

Sie möchten bei den etwa 2,7 km von Zofingen entfernten, im Gemeindebann Wikon liegenden, Übergang bei der Straße Brittnau–Wikon über die Centralbahn mit möglichster Beförderung eine einfache Haltestelle mit Güterschuppen errichten.

Zur Begründung dieses Gesuchs erlauben wir uns Ihnen kurz die geographischen, kommerziellen und sozialen Verhältnisse der hiebei am meisten interessierten Gemeinden darzulegen.

1. Brittnau

Diese Gemeinde liegt auf der linken Seite der Wigger und zieht sich in der Breite einer halben Stunde bis gegen das Pfaffnerthal hin; sie hat etwas über 2300 Einwohner, welche sich neben der Landwirthschaft wesentlich mit Wollen- und Baumwollenweberei beschäftigen; der Centralpunkt dieser Gemeinde ist das Dorf, das über $\frac{3}{4}$ Stunden von den ihm nächsten Stationen von Zofingen und Reiden entfernt liegt und von welchem die gewünschte Station nur etwa 7 Minuten entfernt wäre; zudem kann man von hieraus nur auf weiten Umwegen zur Station Reiden gelangen, wogegen zur Station Zofingen eine ordentliche Straße führt.

Die Gemeinde ist im Besitz von 2138 Jucharten urbarisierten Landes und 1182 Jucharten Wald. Sie hat 7 Schulen, ist Kreishauptort und denkt sich nächstens um Abhaltung einiger Jahr- und Viehmärkte zu bewerben; – im Dorf befinden sich drei große Tuchfabrikationsgeschäfte, eine Mühle mit Säge mit so bedeutender Wasserkraft, daß ein Theil derselben noch leicht zum Betrieb einer Fabrike verwendet werden könnte, drei Spezerei- und Tuchhandlungen, eine Käserei, eine Ziegel- und Kalkbrennerei, eine Hafnerei und zwei Schmieden, sowie zwei gangbare Wirthschaften und eine Bierbrauerei, im übrigen Theil der Gemeinde sind zwei Wirthschaften, zwei Käsereien und zwei Schmieden, sowie eine Bäckerei.

Aus den 1182 Jucharten haltenden Gemeindewaldungen kann, wenn die respektiven Verhältnisse mit dem aargauischen Staate geregelt und die Gemeinde nicht nur Nutznießerin, sondern eigentliche Eigenthümerin des Waldes geworden ist, bei rationeller Bewirthschaftung desselben, ein bedeutendes Quantum Bau- und Nutzholz verkauft werden, was unter gegenwärtigen Verhältnissen noch nicht möglich ist. Da fast jedes Haus einen größern Baumgarten besitzt, so kann diese Gemeinde ein bedeutendes Quantum Obst ausführen, ebenso Kartoffeln. Wir verweisen für das einzelne auf die Beilagen Nr. 1. und 2 und bemerken, daß der dort verzeichnete Gesamtwarenverkehr von 18650 Centnern keineswegs zu hoch gegriffen ist, da der Verkehr der Privaten bei der Erhebung nicht berücksichtigt werden konnte.

Wir fügen bei, daß ein großer Theil dieser Waaren / Kalkstein, Torf, Salz, Ziegel, Obst, Kartoffeln, Wein und Vieh, / eben aus Mangel einer Station – auf Fuhrwerken bezogen oder versandt wurde.

Sodann wird es nicht nötig sein zu bemerken, daß die Errichtung einer Station mit Güterschuppen in der Nähe dieser bedeutenden Ortschaft den Waarenverkehr erhöhen und überhaupt die Errichtung industrieller Etablissements begünstigen müßte. Über den jedenfalls bedeutenden Personenverkehr sind wir nicht im Falle bestimmtere Angaben zu machen.

2. Wikon

Diese auf der rechten Seite des Wiggerthales liegende Gemeinde zählt 988 Einwohner und ist im Besitz von 1460 Jucharten urbarisierten Landes und 800 Jucharten Wald. Auch diese Gemeinde ist zum größern Theil wenigstens $\frac{3}{4}$ Stunden von den Stationen Reiden und Zofingen entfernt, während die neue Station auf ihrem eigenen Boden zu liegen käme. Hier werden gegenwärtig eine Blau- und Wollenfärberei und eine Wollenspinnerei betrieben, welche nach mäßiger Berechnung jährlich 190 Centner kehren.

Hier befinden sich ferner zwei Wirthschaften, zwei Kramladen, zwei Bäckereien, eine mechanische Werkstätte, eine Säge, zwei Schwamm- und eine Lischenhandlung. Aus den Waldungen kann ein bedeutendes Quantum

Brenn-, Bau- und Nutzholz zur Ausfuhr verkauft werden; ebenso können Vieh, Kartoffeln, Obst, Heu und Getreide in bedeutender Menge ausgeführt werden; wir verweisen auch hier auf die in Teil 3 verzeichneten Einzelposten, sowie auf die von unserem Gewährsmann angeführten Bemerkungen.

3. Pfaffnau

An diese zwei bei einer Station nächst interessierten Gemeinden mit zusammen 3371 Einwohnern und einem Waarenverkehr von 29775 Centnern und einem Grundbesitz von 3598 Jucharten urbarisierten Landes und 1982 Jucharten Wald, lehnt sich an, die etwa eine Stunde vom Dorf Brittnau entfernte Kirchgemeinde Pfaffnau-Roggliwil mit 2501 Einwohnern welche gegenwärtig mit dem Wiggerthal (wir könnten sagen mit der übrigen Welt) einzig durch eine durch das Dorf Brittnau führende Straße verbunden ist. Zu dieser einen Straße ist nun noch eine andere projektiert, welche in Reiden ausmündet.

Der sehr bedeutende Waarenverkehr dieser Gemeinde käme der gewünschten Station jetzt ganz, später nach Erbauung der neuen Straße mindestens zur Hälfte zu gut.

Da uns der dortige Gemeinderath keine speziellen Angaben über den Waarenverkehr in seiner Zuschrift (siehe Beilage 4) gemacht hat, so haben wir denselben durch unsere Gewährsmänner Herrn Dr. Rösli und Herrn Gemeindepräsident Graf nachträglich konstatieren lassen und fügen Ihnen denselben bei.

Produkte der Landwirthschaft:

1. Obst, Kartoffeln, Getreide und Heu	4000 Ctr.
2. Vieh, ungefähr 1000 Stück à 5 Ctr.	5000 Ctr.
3. Wein für 3 Wirthschaften, wovon die eine ein vielbesuchtes Bad ist zus.: 150 Saum à 3 Ctr.	450 Ctr.
4. 3 Käsereien Käse	700 Ctr.
Butter	70 Ctr.

Andere Ein- und Ausfuhrprodukte:

1. Kalksteine von Aarburg	ca 800 Ctr.
2. Eisen und Steinkohle für 3 Schmieden	700 Ctr.
3. Spezerei- und Tuchwaaren mindestens (Acht Spezerei- und Tuchhandlungen).	1000 Ctr.
4. Mehl für 5 Bäckereien	500 Ctr.

Zusammen	<u>13220 Ctr.</u>
----------	-------------------

Außerdem besteht in Pfaffnau eine Gerberei, eine Ziegel- und Kalkbrennerei, ein bedeutender Steinbruch in weichen Sandplatten, eine Sage mit Holz- und Ladenhandlung, zudem wird in dieser Gemeinde der Schweinehandel schwunghaft betrieben.

Es ist auch hier zu bemerken, daß ein großer Theil des Verkehrs dieser Gemeinde eben in Ermangelung einer günstig gelegenen Eisenbahnstation sich bisher per Achse vermittelt hat.

4.

Wir machen noch darauf aufmerksam, daß, da die Station Reiden zu oberst im Dorf sich befindet, eine Station Brittnau-Wikon für den Personenverkehr nach Norden ebenfalls benützt würde von der nicht unbedeutenden Ortschaft *Reiden-Moos*, sodann von den aargauischen Gemeinden Wiliberg, Attelwil und Reitnau mit zusammen über 2000 Einwohnern, zumal da eine neue Straße durch Reidenmoos nach Reitnau in Aussicht genommen ist. Es käme hier für die Centralbahn besonders der Personenverkehr in Betracht, da dieser in der Richtung nach Norden immer erst in Zofingen sich vermittelte.

Als es sich um die Ertheilung der Konzession an die Centralbahn handelte, wurden sowohl von den respektiven Gemeindebehörden als den Kantonsregierungen die Interessen der genannten Gemeinden nicht in wünschbarer Weise gewahrt. Einige Wochen bevor die Bahn durch unser Thal dem Verkehr übergeben wurde, bewarb sich die Gemeinde Brittnau beim damaligen Direktorium um Erstellung einer Station, wurde aber mit ihrem Gesuch abgewiesen, einmal weil die damalige Direktion sich nicht in neue Unternehmungen einlassen wollte und durfte und dann weil der Verkehr außer den Bereich der Berechnung fiel.

Für die Gemeinde Pfaffnau wurde zwar damals eine Subvention an eine Verbindungsstraße nach der Station Reiden von einigen tausend Franken zugesichert, da aber die Herstellung dieser Straße bis heute unterblieb und heute mit Hülfe der beiden Kantonsregierungen und der Gemeinden Pfaffnau und Brittnau stattfindet, so dürften die genannten Gemeinden durch Errichtung der gewünschten Station entschädigt werden.

Die Eisenbahngesellschaften haben zwar in erster Linie ihre eigene Existenz zu wahren und die Rentabilität neuer Unternehmungen ins Auge zu fassen, aber es ist auch ihre Pflicht, den Bedürfnissen der an der Linie gelegenen Ortschaften und ihrer Bewohner möglichst Rücksicht zu tragen. Dies letztere darf um so eher geschehen, wenn es, wie in vorliegendem Falle, mit den Interessen der Bahngesellschaften übereinstimmt.

Wir hoffen darum zuversichtlich, daß, da wir einen bedeutenden Waarenverkehr in Aussicht stellen können und bei einer speziell interessierten Bevölkerung von 5872 Seelen und einer theilweise interessierten Bevölkerung von 2000 Seelen, einen nicht minder bedeutenden Personenverkehr, das tith. Direktorium der Centralbahn unserem Gesuche möglichst bald entsprechen werde.

Diese unsere Hoffnung ist in jüngster Zeit noch besonders dadurch bestärkt worden, daß wir vernommen, die Centralbahn subventioniere im

untern Aargau in Verbindung der Nordostbahn zwei Aareübergänge mit je zweimalhunderttausend Franken, um ihren Linien einen Verkehr zuzuführen, der dem unserigen nicht im entferntesten gleich kommt.

Genehmigen Sie, Titl. die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung und Ergebenheit.

Brittnau, Wikon und Pfaffnau den 8. März 1872

Das hiefür aufgestellt Comite:

sig. Baumann, Pfr., Präsident

sig. K. Wälchli, Großrath

sig. Plüß-Angst, Großrath

sig. A. Nöthiger, Lehrer

sig. Rud. Peter, Notar

sig. Paul Huber, Friedensrichter, Wikon

sig. Arnold, Großrath von Wikon

sig. Josef Graf, Gemeindepräsident v. Pfaffnau

sig. J. Rösli, Arzt in Pfaffnau

Der Gemeinderath von Brittnau beurkundet anmit, nebst angelegentlicher Empfehlung vorenthaltenen Gesuches, die Ächtheit obiger Unterschriften

Der Vice-Gemeindeammann:

sig. Joh. Lerch

Der Gemeindeschreiber:

sig. Basler

Vorstehendes Gesuch wird hiemit vom Gemeinderath Wikon angelegentlichst empfohlen.

Wykon, den 14. März 1872

Namens des Gemeinderathes

Der Präsident:

sig. K. Wüest

Der Schreiber

sig. Arnold

Der Gemeinderath Pfaffnau – indem er sämtliche vorstehende, herwärtige Gemeinde beschlagende Angaben bestätigt, empfiehlt das vorliegende zeitgemäße Gesuch dem Titl. Directorium der schw. Centralbahn, angelegentlichst.

Pfaffnau; 15. März 1872

Namens Gemeinde-Rath:

der Gemeindeammann:

sig. Joh. Kreienbühl

der Schreiber:

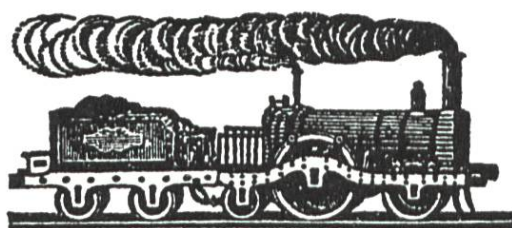
sig. A. Steinmann

Der Gemeinderath Roggliswil indem er sämtliche, vorstehende, hiesige Gemeinde beschlagende Angaben bestätigt, unterstützt das vorliegende Gesuch.

Namens des Gemeinderaths:

der Präsident: sig. Josef Guth

der Schreiber: sig. M. Aerni, Sohn.»



Brittnau

Zur Begründung und Erhärtung der Eingabe hatte der Dorfverein Brittnau die Quantitäten der verschiedenen Warengattungen ausgemittelt. Diese Aufstellung, enthaltend sämtliche Fabrikations- und Gewerbebetriebe, samt ihren Inhabern, wurde dem Gesuch beigelegt. Von jedem einzelnen wurde das ungefähre Warengewicht angegeben, das er mit der Bahn spedieren würde. Insgesamt wurden dabei für Brittnau allein 18650 Zentner errechnet. Einige Waren und Werkstoffe, die heute für Brittnau vollständig fremd geworden sind, seien gerade deswegen der Liste entnommen und hier angeführt. An Garn und Tuch der Firmen Wälchli & Co., Ammann und Staub wurden 2400 Zentner eingesetzt. Die Hopfenstangen – hinweisend auf die Bierbrauerei – bezifferten sich auf 2500 und die Torfeinfuhr aus Wauwil auf 300 Zentner. Die Kalksteineinfuhr wurde mit 1500 Zentnern notiert, während die Ziegel-, Kalk- und Kaminsteine-Ausfuhr deren 500 erreichen sollte.

Wikon (auch hier wurde der Aufstellung nur heute Interessierendes entnommen) «Übersicht über den jährlichen Eisenbahntransportverkehr aus der Gemeinde Wikon annäherungsweise berechnet und veranschlagt, wie es sich aus den bisherigen Geschäfts- und Verkehrsverhältnissen ergibt»:

Einfuhr

1. Blau- und Wollenfärberei Wikon für Farbstoffe, bestehend in Farbholz, Extrakt und Flüssigkeiten	104 Zentner
zum Färben eingeführte Garne und Wolle	340 Zentner
2. Wollenspinnerei Wikon	
für rohe Wolle	250 Zentner
zur Bearbeitung nötige Flüssigkeiten	30 Zentner
Apparate, Maschinenbestandteile usw.	15 Zentner

Für die Schwammhandlungen werden 140, die Lischen 350 und Stahlguß 70 Zentner angegeben. Der Torfbedarf der Spinnerei, Färberei sowie Bäckereien und Privater werden mit 2200 Zentnern eingesetzt.

Ausfuhr

Aus dieser Zusammenstellung seien entnommen:

1. Blau- und Wollenfärberei, gefärbte Garne	340 Zentner
2. Wollenspinnerei	230 Zentner
3. Schwamm- und Lischenhandlung und Graveur:	
Schwämme	140 Zentner
Lischen	350 Zentner
Verschiedene gravierte Gegenstände, Brenneisen und diverse andere Eisen- und Stahlsachen	70 Zentner

Insgesamt wurden für Wikons Ein- und Ausfuhr jährlich ein Verkehr von 11125 Zentnern errechnet. Zum Personenverkehr wurde weiter was folgt bemerkt: «Was nun den Personenverkehr auf der Eisenbahn von hier aus anbelangt, so ist derselbe das ganze Jahr hindurch ein lebhafter und bedeutender; es gibt hier Handels- und Gewerbsleute, welche nach allen Richtungen hin verkehren, und solche, die fast in der ganzen Schweiz herum und noch über die Landesgrenzen hinaus regelmäßig die Märkte besuchen, und zwar jeweilen ein nicht unbedeutendes Quantum Waren auf der Bahn mitführen. Ganz bestimmte Angaben hierüber lassen sich nicht wohl machen, indem es unmöglich wäre, den Personenverkehr auch nur einigermaßen genau zu kontrollieren.

Das aber darf schließlich nicht übersehen und unbeachtet gelassen werden, daß die hiesige Lage für Erstellung von noch weitem industriellen Etablissements ganz in der Nähe der bedeutenden Fabrik- und Handels-

stadt Zofingen eine sehr geeignete und daß dieses sicherlich nicht ausbleiben dürfte, sobald unsere Ortschaften Wikon und Adelboden durch Erstellung einer Eisenbahnstation dem Bahnverkehr einmal unmittelbar nahe gerückt sein werden.

Wikon, den 10. Februar 1872

Der Beauftragte:
sig. Huber, Friedensrichter.»

Pfaffnau

Die wirtschaftlichen Gegebenheiten dieses Ortes befinden sich bereits im Text der Eingabe eingebaut. Der Gemeinderat fügte noch bei:

«Die gesammten Liegenschaften sind von der Cadasterschatzungskommission gewerthet um 4,159,800 Franken. Auf hiesigem Territorium bestehen 3 Käsereien, von denen einzig diejenige in dasigem Dorfe jährlich 2–300 Zentner Käse produziert.

Sowohl der Personen- als Güterverkehr nach dieser Seite ist jedenfalls bedeutend, allein gegenwärtig sind wir außer Stande, Ihnen diesfalls auch nur ungefähre Angaben machen zu können, indem jede Controlle mangelt. Auf den Stationen Reiden und Zofingen werden Sie übrigens dieses Material leicht verschaffen können.»

Wie die Eingabe aus den drei Gemeinden verdeutlicht, setzten sich die Initianten wohl begründet für eine Station Brittnau-Wikon ein. (In ihrem Text setzten sie einmal «Brittnau» und dann wieder «Wikon» als Stationsnamen voraus. Im Aufsatz hier wurde absichtlich die heutige Schreibweise gebraucht.) Das zur Begründung angeführte Zahlenmaterial mag sichtlich da und dort «aufgerundet» worden sein, weil in solchen Belangen Wunschenken und Wirklichkeit sich ab und zu gerne vermengten. Ist es heute anders geworden? – Im Mittel geben aber die eingereichten Unterlagen doch ein plastisches Bild der damaligen Wirtschaftsstruktur dieser Gegend und ihrer Bevölkerung. Wenn die Anstrengungen leider nicht zum Ziele führten, so leisteten sie für später doch wertvolle Vorarbeit. Der Mißerfolg lag nicht bei den Initianten, sondern an der Einstellung der Centralbahn. Unbekümmert um den negativen Ausgang ihres Vorhabens, ist den damaligen Förderern doch viel Anerkennung zu zollen. Sie wußten um den Wert gut ausgebauter Verkehrsverbindungen und was es für einen Ort gesamthaft bedeutet, an einer Bahnstation zu liegen. Dafür setzten sie sich wacker ein. Die Früchte davon durften erst spätere Generationen einheimen. (Diese mußten freilich auch noch einiges dazu tun.) Dem Lokalhistoriker ist die Eingabe an die Centralbahn ein eigentlicher Fund. Wo könnte man sonst anders und besser einen derart guten Querschnitt durch drei Ortschaften erhalten? Auch dafür sei den einstigen Initianten einer Station Brittnau-Wikon heute noch gedankt.