Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 67 (2010)

Artikel: Hier Industrieboom - dort stagnierendes Gewerbe : ein Vergleich zwischen Nebikon und Willisau
Autor: Wüest, Monika
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718995

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.

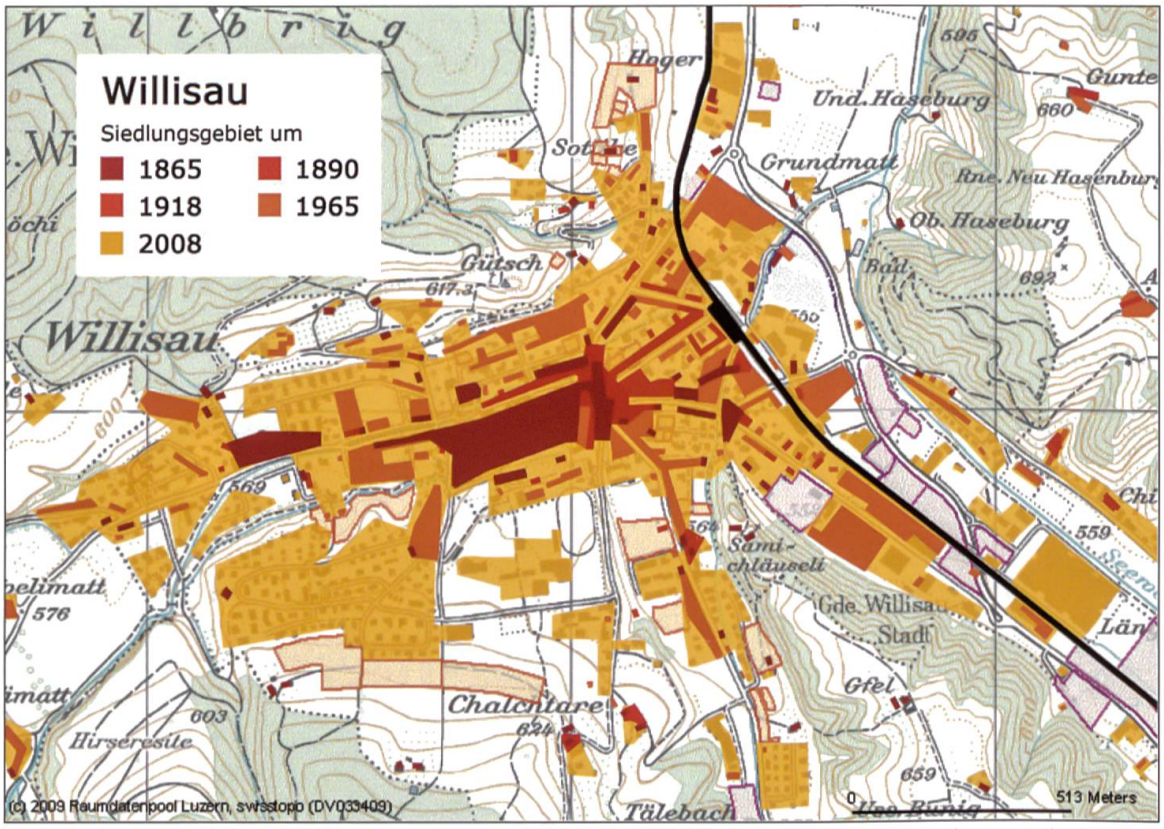
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 22.05.2025

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

Hannibal Q am Jazz-Festival in Willisau. Foto Bruno Bieri

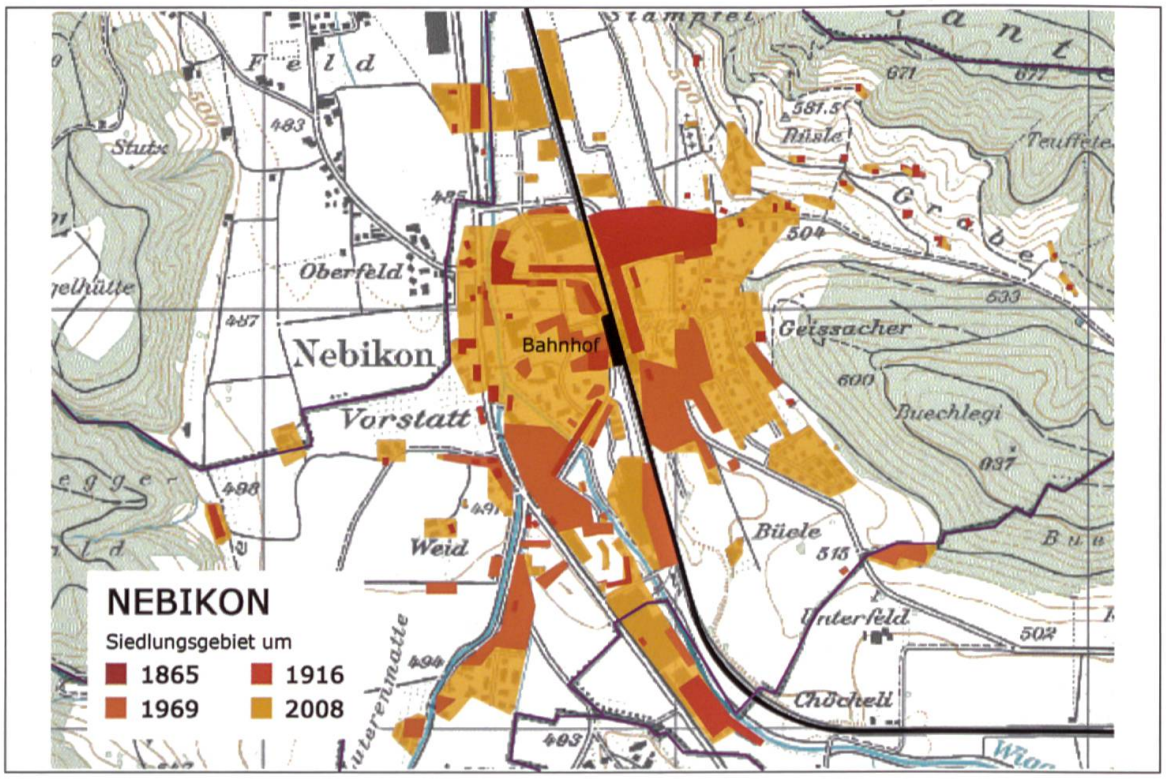
Geschichte



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA091585)

Die Entwicklung von Willisau zwischen 1865 und 2008. Die Siedlung wuchs ziemlich gleichmässig um das Städtchen herum. Der Bahnhof liegt noch heute am Rand.

Die Siedlungsentwicklung Nebikons zwischen 1865 und 2008. Der alte Dorfkern liegt heute am Rande der Siedlung. Um den Bahnhof hat sich das Zentrum entwickelt.



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA091585)

Hier Industrieboom – dort stagnierendes Gewerbe

Ein Vergleich zwischen Nebikon und Willisau

Monika Wüest

Vor rund 150 Jahren war Nebikon ein kleines Bauerndorf, Willisau das Handels- und Gewerbezentrum der Region. Mit dem Bau der ersten Luzerner Eisenbahn, die von Luzern über Sursee und Nebikon nach Olten und später nach Basel führte, wurden die Karten jedoch neu gemischt. Während Nebikon wirtschaftlich laufend an Bedeutung gewann, geriet Willisau immer mehr ins Abseits.

Am 9. Juni 1856 war es soweit: Nach langen Diskussionen und Streitigkeiten über die Linienführung wurde die erste Bahnstrecke im Kanton Luzern eröffnet – zwölf Jahre, nachdem Basel als erste Schweizer Stadt einen Bahnanschluss erhalten hatte. Die Centralbahn führte vorerst von Emmenbrücke nach Olten und war das erste Teilstück der Linie Luzern–Basel sowie der späteren Gotthardbahn. Eine Region, die bei der Linienführung das Nachsehen hatte, war das Hinterland. Die neue Bahnstrecke führte nicht, wie dort erhofft und ursprünglich geplant, von Luzern über Wolhusen und Willisau, sondern über Sursee und Nebikon. Damit das Luzerner Hinterland doch noch von der Bahn profitierte, wurde Nebikon zum Warenumschlagplatz ausgebaut. Das gesamte Hinterland, Wolhusen, das Entlebuch und sogar angrenzende Berner Gemeinden karrten ihre vorwiegend landwirtschaftlichen Produkte in die zuvor unbedeutende Wiggertaler Gemeinde. Dort luden sie die Waren in die Bahn und schickten sie nach Norden, während gleichzeitig Waren von Basel her ankamen und von Nebikon aus in die Dörfer verteilt wurden. Die Möglichkeit, Rohstoffe und Fertigprodukte schnell und unkompliziert heranzuschaffen und wieder wegzutransportieren, machte Nebikon nach und nach auch zu einem Industriestandort. Zwar profitierte auch Willisau vom Bahnanschluss im unteren Wiggertal. Im Vergleich zu vielen anderen Gemeinden sah sich der Amtshauptort – der einst an einer Hauptverkehrsachse lag – verkehrstechnisch allerdings immer mehr ins Abseits gedrängt. Daran änderte auch die Eröffnung der peripheren Wolhusen–Huttwil-Bahn im Jahr 1895 nicht viel.

Die Eisenbahn verändert die Welt

Die Eisenbahn stellte innert kürzester Zeit jahrhundertealte Strukturen auf den Kopf. Seit dem Mittelalter hatte sich die ökonomische und soziale Situation der Gemeindewesen im Kanton kaum verändert. Die Welt war kleinräumig, die Uhren tickten nach dem langsamen Rhythmus der Landwirtschaft. Der mühsame und langsame Warentransport per Viehkarren auf den in der Regel schlechten Strassen beschränkte den Handel auf relativ geringe Mengen und machte Handelsware teuer. Lebensmit-

Durchfahrt eines Schnellzuges im Schritttempo im Bahnhof Nebikon, gezogen von einer Re 4/4 II, während des Hochwassers vom 22./23. November 1972.
Foto Hans Marti / Hans Marti Archiv Bild 041749

tel wurden zumeist regional gehandelt. Plötzlich war alles ganz anders. Die Eisenbahn beschleunigte den Lebensrhythmus, verkürzte die Distanzen, erleichterte die Kommunikation. Die Historikerin Heidi Borner-Bossard schreibt in ihrer «Geschichte des Kantons Luzerns», die Eisenbahn habe eine Dynamik ins Luzerner Wirtschaftsleben gebracht, wie man sie bisher nicht gekannt habe [1] – allerdings mit unterschiedlichen Auswirkungen für die Gemeinden, bleibt anzufügen.

Nebikon und Willisau waren vor dem Eisenbahnbau zwei Gemeinden, wie sie unterschiedlicher nicht sein konnten. Nebikon war ein kleines, unbedeutendes Bauerndorf, nicht viel mehr als eine Ansammlung von ein paar Häusern. Willisau war in der Mitte des 19. Jahrhunderts das Zentrum des Luzerner Hinterlandes und hatte als Amtshauptort auch für die Gemeinden des unteren Luzerner Wiggertals Bedeutung. Wie in Nebikon lebten zwar auch in Willisau (es ist hier immer von Willisau-Land und Willisau-Stadt die Rede) die meisten Menschen von der Landwirtschaft. Das Städtchen konnte aber auf ein starkes Gewerbe zählen und war das Handelszentrum der Region. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts begannen die beiden Gemeinden so schnell zu wachsen wie noch nie zuvor. Die Entwicklung verlief allerdings unterschiedlich. Auch heute noch haben die beiden Gemeinden kaum Gemeinsamkeiten. Während sich Nebikon zu einem Industrie- und Dienstleistungsstandort entwickelte, wo die Landwirtschaft heute

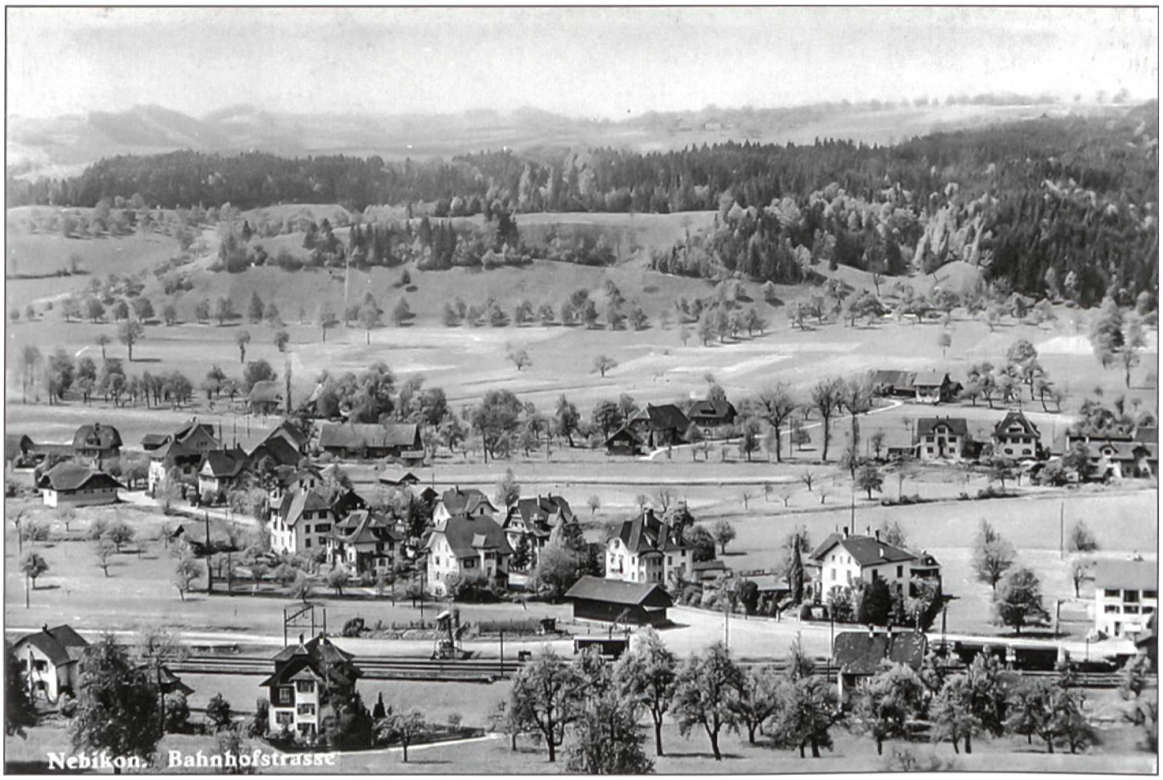
Ablad neuer Autos im Bahnhof Nebikon für die Firma Galliker. Die Aufnahme entstand nach 1980. *Foto Hans Marti / Hans Marti Archiv Bild 090626*

so gut wie keine Rolle mehr spielt, hat sich Willisau in wirtschaftlicher Sicht in den letzten 150 Jahren im Grunde nicht stark verändert. Das Umland ist nach wie vor weitgehend landwirtschaftlich geprägt, der Siedlungskern lebt von meist kleinen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Wie ist diese unterschiedliche Entwicklung von Nebikon und Willisau erklärbar?

Willisau verliert seine verkehrstechnische Bedeutung

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts war die Anbindung von Willisau an den überregionalen Verkehr sehr gut. Die Ost-West-Verbindung von Luzern nach Bern und von dort aus weiter, etwa ins Burgund, führte über Willisau. Davon zeugt noch heute der Verlauf des Jakobsweges, der entlang der alten Hauptverkehrsrouten geführt wird. Das änderte sich allerdings mit dem Bau der Kunststrasse von Luzern über Sursee nach Zofingen, die um 1761 fertiggestellt wurde. Die neue Verbindung war um einiges schneller und bequemer als die alten, schlecht befestigten und schmalen Landstrassen, so dass auch der weitere Weg über Zofingen von Luzern aus schneller nach Bern führte. Dazu kam der Ausbau der bisher kaum befahrbaren Strasse durch das Entlebuch.

Willisau geriet abseits der wichtigen Verkehrsrouten. Diese Entwicklung setzte sich fort, als in den 1850er-Jahren die Bahnstrecke von Luzern nach Basel nicht über Willisau, sondern über Sur-



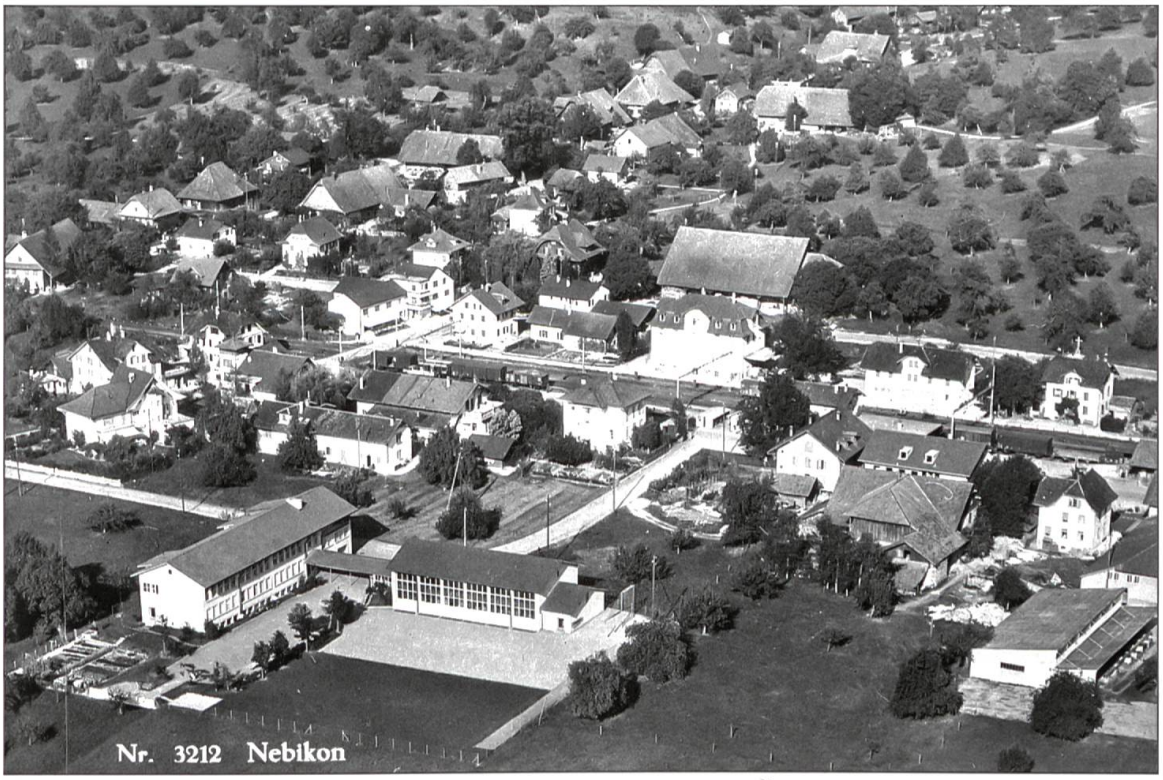
Die Bahnhofstrasse in Nebikon im Jahr 1939.

see geführt wurde. Das Städtchen Willisau blieb aber – wie schon Jahrhunderte zuvor – das Handwerks- und Handelszentrum der Region. Willisau zählte im Jahr 1860 fast 4500 Einwohner. Viele der Gewerbetreibenden hatten es zu einem ansehnlichen Wohlstand gebracht.

Wohnort statt Industriestandort

Eine ernst zu nehmende Industrialisierung gab es in Willisau nicht. Nach der Einführung des Fabrikgesetzes im Jahr 1878 wurde diesem ein einziger Willisauer Betrieb unterstellt: Die Rohseidenzwirnerei der Gebrüder Huber mit insgesamt 35 Arbeiterinnen[2]. 1891 war die Seidenzwirnerei am Grabenweg noch immer der einzige Betrieb, der unter das Fabrikgesetz fiel. Er beschäftigte durchschnittlich rund 50 Arbeiterinnen[3] 1944 fielen in Willisau acht Betriebe unter das Fabrikgesetz, die zusammen rund 170 Arbeiterinnen und Arbeiter beschäftigten[4]. Im Vergleich zur Einwohnerzahl waren das auch im allgemein spärlich industrialisierten Kanton Luzern sehr wenige.

Willisau blieb wirtschaftlich dennoch nicht stehen. Die Zahl der im Handelsregister eingetragenen Betriebe wuchs stetig. Waren 1855 24 Willisauer Firmen ins Handelsregister eingetragen, waren es am Ende des Jahrhunderts etwa doppelt so viele[5]. Die meisten davon waren allerdings – so wie früher und zum grossen Teil noch heute – kleine Gewerbe-, Dienstleistungs- und Handelsfirmen. Die ökonomische Struktur von Willisau veränderte sich also kaum. In-



Nebikon nach 1950. Im Vordergrund ist ein Teil des neuen Siedlungsgebiets, im Hintergrund der alte Dorfkern zu sehen. Mittendurch verläuft die Bahnlinie.

zwischen hat die Gemeinde wirtschaftlich stark an Bedeutung verloren. Eine Zentrumsfunktion nimmt sie nur noch für die nächstgelegenen Gemeinden ein. Trotz der wirtschaftlichen Stagnation: Als Wohnort ist Willisau nach wie vor beliebt. Heute zählt die Gemeinde etwas über 7000 Einwohner. Seit 1860 ist die Einwohnerzahl um rund 63 Prozent gewachsen.

Nebikons beeindruckendes Wachstum

Nebikon war im Jahr 1860 ein Bauerndorf mit 513 Einwohnern. Im Vergleich zu ähnlichen Dörfern, die im Zuge der mit der Industrialisierung aufgekommenen Landflucht zahlreiche Einwohner verloren, wuchs Nebikon beinahe ununterbrochen an. Um 1900 zählte es 610 Einwohner, in den 1950er-Jahren überschritt es die 1000er-Grenze. Ende 2008 lebten 2266 Menschen in Nebikon. Seit 1850 wuchs die Bevölkerung der Gemeinde um rund 417 Prozent.

«Was wäre aus Nebikon ohne Station geworden?», fragte der Nebiker Lokalhistoriker Hans Marti in einem frühen Aufsatz für die «Heimatkunde des Wiggertals»[6]. Um den Gedanken weiterzuspinnen, drängt sich der Vergleich mit einer Gemeinde auf, die vor dem Bahnbau mit Nebikon vergleichbar war, etwa Buchs. Gut möglich, dass es Nebikon ähnlich ergangen wäre wie der Gemeinde auf der anderen Seite des Santenbergs, die um 1850 etwa gleich viele Einwohner zählte. Um 1900 lebten in Buchs nur noch etwa 430 Menschen, im

Willisau, Bahnhofareal 1907. Das Städtchen Willisau hat noch keine Industrie. Der Bahnhof liegt ausserhalb des Stadtkerns. *Historisches Archiv Willisau*

Jahr 2000 waren es noch rund 370. Inzwischen ist Buchs ein Ortsteil von Dagmersellen.

Ebenfalls ein Indiz für eine im Vergleich zu Willisau anders gelagerten Wirtschaftsstruktur ist der hohe Männeranteil in der Gemeinde. Während sich dieser im Kantonsdurchschnitt seit 1860 in der Regel knapp unter 50 Prozent bewegt, wohnten in Nebikon seit 1900 immer mehr Männer als Frauen. Im Jahr 1900 lag ihr Anteil gar über 56 Prozent. Ein weiteres Zeichen dafür, dass viele auswärtige männliche Arbeitskräfte in Nebikon Arbeit fanden, ist der hohe Ausländeranteil. Seit dem Bahnbau leben in Nebikon im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mehr Ausländer als in Willisau. Ab den 1950er-Jahren stieg der Anteil sogar sprunghaft an. Im Jahr 2000 machte die ausländische Wohnbevölkerung in Nebikon 25,5 Prozent aus, während es in Willisau nur gerade 8,5 Prozent waren[7].

Der Bahnanschluss bringt Industrie

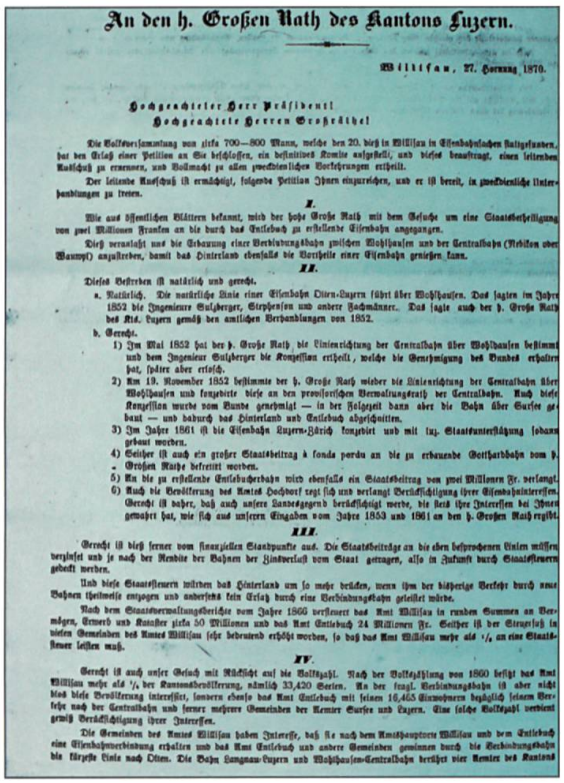
Der Bahnanschluss hat also viel bewegt in Nebikon. Das ging aber nicht von einem Tag auf den anderen. Nach dem Bau der Eisenbahn vergingen 15 Jahre, bis 1871 der erste Eintrag einer Nebiker Firma ins Handelsregister erfolgte. Im Jahr 1878 waren drei Betriebe eingetragen, von 1882 bis 1899 zwischen sechs und neun[8]. Für das Jahr 1905 ergab die eidgenössische Betriebszählung bereits 61 Betriebe mit 350 Angestellten. Die Beschäftigung in Fabriken und anderen

Willisau um 1955 vom Galgenberg aus gesehen und mit Blick Richtung Bahnhof. Die Stadt ist im Hintergrund zu erkennen. An der Bahnhofstrasse stehen etliche Häuser. Dennoch liegt der Bahnhof ausserhalb der Wohnzone. *Sammlung Martin Geiger-Hodel*

Betrieben für Nebikon statistisch darzustellen ist nicht einfach. Das Problem: Einige der grössten Betriebe lagen oder liegen nicht auf Nebiker, sondern auf Egolzwiler und Altishofer Boden. Da sie wirtschaftlich und geografisch aber zum Raum Nebikon gehören, werden sie in Zählungen teils Nebikon, teils zu den umliegenden Gemeinden gezählt. Vergleiche sind daher schwierig und die Statistiken nur bedingt aussagekräftig.

Wie in Willisau wurde 1878 in Nebikon ein Betrieb dem Fabrikgesetz unterstellt: Die Ziegelfabrik Hektor Egger u. T. Ramig mit insgesamt 45 Arbeitern. 1891 meldete der Gemeinderat dem Kanton auf Anfrage, in der Gemeinde gäbe es keine Betriebe, die dem Fabrikgesetz unterstellt seien. Die Ziegelfabrik und die Firma J. Brun, Ketten & Hebezeuge, die seit 1880 in Nebikon – oder eben in Egolzwil und Altishofen – ansässig war und um 1890 15 Arbeiter eingestellt hatte[9], zählte er diesmal nicht zu der eigenen Gemeinde.

Besser als diese inkonsequenten Zählungen gibt ein Gutachten Aufschluss über die in Nebikon ansässigen Betriebe, das im Jahr 1879 über die Rentabilität eines Bahnanschlusses von Wolhusen über Willisau nach Nebikon gemacht worden war: *«In der Gemeinde Nebikon bestehen nebst Landwirthschaft eine mech. Ziegelfabrik, eine Gypsmühle, eine Huf- und Hammerschmiede, eine Knochenstampfe, eine Dreherei, Schleiferei u. Reparatur-Werkstätte von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthe, eine Käserei, eine Geflügel- u. Eierhandlung, eine*



An den h. Großen Rath des Kantons Luzern.

Willisau, 27. Hornung 1870.

Hochgeachteter Herr Präsident!
Hochgeachtete Herren Großräthe!

Die Volksversammlung von zirka 700—800 Mann, welche den 20. dieß in Willisau in Eisenbahnsachen stattgefunden, hat den Erlaß einer Petition an Sie beschlossen, ein definitives Komite aufgestellt, und dieses beauftragt, einen leitenden Ausschuß zu ernennen, und Vollmacht zu allen zweckdienlichen Vorkehrungen ertheilt.

Der leitende Ausschuß ist ermächtigt, folgende Petition Ihnen einzureichen, und er ist bereit, in zweckdienliche Unterhandlungen zu treten.

I.

Wie aus öffentlichen Blättern bekannt, wird der hohe Große Rath mit dem Gesuche um eine Staatsbetheiligung von zwei Millionen Franken an die durch das Entlebuch zu erstellende Eisenbahn angegangen.

Dieß veranlaßt uns die Erbauung einer Verbindungsbahn zwischen Wohlhusen und der Centralbahn (Nebikon oder Wauwil) anzuregen, damit das Hinterland ebenfalls die Vortheile einer Eisenbahn genießen kann.

II.

Dieses Begehren ist natürlich und gerecht.

a. Natürlich. Die natürliche Linie einer Eisenbahn Olten-Luzern führt über Wohlhusen. Das sagten im Jahre 1852 die Ingenieure Salzberger, Stephenson und andere Fachmänner. Das sagte auch der h. Große Rath des Kts. Luzern gemäß den amtlichen Verhandlungen von 1852.

b. Gerecht.

1) Im Mai 1852 hat der h. Große Rath die Linienrichtung der Centralbahn über Wohlhusen bestimmt und dem Ingenieur Salzberger die Konzession ertheilt, welche die Genehmigung des Bundes erhalten hat, später aber erloschen.
2) Am 19. November 1852 bestimmte der h. Große Rath wieder die Linienrichtung der Centralbahn über Wohlhusen und konzedirte diese an den provisorischen Verwaltungsrath der Centralbahn. Auch diese Konzession wurde vom Bunde genehmigt — in der Folgezeit dann aber die Bahn über Sursee gebaut — und dadurch das Hinterland und Entlebuch abgeschnitten.
3) Im Jahre 1861 ist die Eisenbahn Luzern-Zürich konzedirt und mit Fr. Staatsunterstützung sodann gebaut worden.
4) Seither ist auch ein großer Staatsbeitrag à fonds perdu an die zu erbauende Gotthardbahn vom h. Großen Rathe bewilligt worden.
5) Es die zu erstellende Entlebucherbahn wird ebenfalls ein Staatsbeitrag von zwei Millionen Fr. verlangt.
6) Auch die Bevölkerung des Amtes Hochdorf regt sich und verlangt Berücksichtigung ihrer Eisenbahninteressen. Gerecht ist daher, daß auch unsere Landesgegend berücksichtigt werde, die stets ihre Interessen bei Ihnen gewahrt hat, wie sich aus unseren Eingaben vom Jahre 1853 und 1861 an den h. Großen Rath ergibt.

III.

Gerecht ist dieß ferner vom finanziellen Standpunkte aus. Die Staatsbeiträge an die eben besprochenen Linien müssen verzinset und je nach der Rendite der Bahnen der Zinsverlust vom Staat getragen, also in Zukunft durch Staatssteuern gedeckt werden.

Und diese Staatssteuern würden das Hinterland um so mehr drücken, wenn ihm der bisherige Verkehr durch neue Bahnen theilweise entzogen und anderseits kein Ersatz durch eine Verbindungsbahn geleistet würde.

Nach dem Staatsverwaltungsberichte vom Jahre 1866 versteuert das Amt Willisau in runden Summen an Vermögen, Erwerb und Kapitze zirka 50 Millionen und das Amt Entlebuch 24 Millionen Fr. Seither ist der Steuerfuß in diesen Gemeinden des Amtes Willisau sehr bedeutend erhöht worden, so daß das Amt Willisau mehr als 1/4 an eine Staatssteuer leisten muß.

IV.

Gerecht ist auch unser Gesuch mit Rücksicht auf die Volkszahl. Nach der Volkszählung von 1860 besitzt das Amt Willisau mehr als 1/4 der Kantonsbevölkerung, nämlich 33,420 Seelen. An der fragl. Verbindungsbahn ist aber nicht blos diese Bevölkerung interessirt, sondern ebenso das Amt Entlebuch mit seinen 16,465 Einwohnern bezüglich seinem Verkehr nach der Centralbahn und ferner mehrere Gemeinden der Aemter Sursee und Luzern. Eine solche Volkszahl verdient gewiß Berücksichtigung ihrer Interessen.

Die Gemeinden des Amtes Willisau haben Interesse, daß sie nach dem Amtshauptorte Willisau und dem Entlebuch eine Eisenbahnverbindung erhalten und das Amt Entlebuch und andere Gemeinden gewinnen durch die Verbindungsbahn die kürzeste Linie nach Olten. Die Bahn Langnau-Luzern und Wohlhusen-Centralbahn berühren vier Aemter des Kantons

Petition an den Grossen Rat vom 27. Hornung 1870. Die Versammlung in Willisau wurde von 700 bis 800 Männern besucht. Die Petition betraf die Verbindungsbahn zwischen Wolhusen und der Centralbahn mit Anschluss in Nebikon oder Wauwil.

Foto Hans Marti / Hans Marti Archiv Bild 200028

Butterhandlung, eine Erdäpfel-, eine Grün- u. Dörrobsthandlung, eine Mahl-, Krüsch- und Düngmittelhandlung. Ferner besteht eine hart an der Gemeindegrenze liegende mech. Schlosserei- u. Giesserei. (...) Der Güterverkehr der Gewerbetreibenden zwischen Nebikon & Wolhausen und umliegenden Ortschaften beträgt: Gyps 400 000 Kil., Knochenmehl 25 000, Gusswaren 6000. Die mech. Ziegelfabrik wird im Frühjahr 1880 in Betrieb gesetzt und kann daher unmöglich jetzt ein Verkehrsverhältnis bezüglich Gewichtsangaben gemacht werden. Die Dreherei, Schleiferei & Reparaturwerkstätte für landwirthschaftl. Maschinen u. Geräthe sind erst seit einigen Wochen in Betrieb. Der Eisenhammer u. die mech. Schlosserei stehen gegenwärtig still, jedoch sind Unterhandlungen angeknüpft, dieselben wieder flott zu machen.»[10]

Bei einem weiteren Bahnprojekt zwischen Wolhusen und Nebikon im Jahr 1912 äusserte sich der Gemeinderat von Nebikon in einem Schreiben an den Regierungsrat zu den Vorteilen eines Bahnanschlusses nach Süden. Dabei erwähnte er nicht nur die Vorteile der Bahn für die Industrie, sondern auch für die Landwirtschaft. Diese war zu dieser Zeit auch für Nebikon noch wichtig, vor allem aber für die Gemeinden im Hinterland. Für diese war Nebikon ein wichtiger Umschlagplatz, vorwiegend für Milchprodukte.

«Es erleichtert der Bevölkerung & hauptsächlich der aufstrebenden Landwirtschaft den immer zunehmenden Verkehr gegen den Rhein hin. Der Verkehr pulsiert von Norden nach Süden und umgekehrt. Es wird die ansässige Industrie im Wiggertale gefördert (Ziegeleien, Hebezeugfabrik, Mühlen und Hammerschmiede) & es bleibt nicht ausgeschlossen, dass sich nicht noch neue Industriezweige niederlassen werden, wenn eine Bahnverbindung den Verkehr begünstigt. . .» [11]

Die Bahnlinie Luzern–Wolhusen–Willisau—Langenthal hat nie die Bedeutung erhalten wie die Bahnlinie Luzern–Sursee–Nebikon–Olten–Basel. *Foto Willisauer Bote, Klaus Marti*

Diese Bahnverbindung, die immer wieder Thema war und es heute wieder ist, wurde zwar nie gebaut. Nebikon entwickelte sich dennoch unaufhörlich weiter – und tut es noch. Dazu trägt seit 1980 auch der nahe Autobahnanschluss bei. Als Wohngemeinde hat Nebikon allerdings einen grossen Nachteil, der ein direktes Resultat der besonderen Entwicklung des Dorfes ist: Mitten im heutigen Dorfkern befindet sich Industrie, die Hauptstrasse und die Bahn führen ebenfalls mitten durch das Dorf.

Der Einfluss der Eisenbahn auf die Siedlungsentwicklung

Der Bau der Eisenbahn veränderte nicht nur die Wirtschaft, sondern auch das Erscheinungsbild der Landschaft und der Siedlungen auf eine zuvor nicht gekannte Art und Weise. Führten früher die Strassen von Dorf zu Dorf, waren plötzlich Verbindungen von den Dörfern zum Bahnhof wichtig, der oft ausserhalb des Dorfkerns lag.

Auch Gemeinden ohne Bahnanschluss setzten sich dafür ein, schneller den nächsten Bahnhof erreichen zu können. So gelangten Ende der 1850er-Jahre zahlreiche Gemeinden südlich von Nebikon mit dem Begehren an die Centralbahn (SCB), der Betreiberin der Bahnstrecke, eine direkte Verbindungsstrasse von der Luthernbrücke zum Bahnhof zu bauen. Die SCB wehrte sich, der Regierungsrat setzte sich aber für das Begehren ein. Der Verkehr zum Bahnhof werde in den kommenden Jahren wachsen, schrieb er an die SCB,

Nebikon heute. *Luftbild 2008, Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern*

«und dies nur so rascher, als die Zufahrt zu derselben bequemer gemacht wird». *«Sodann fällt noch ein anderer Umstand ins Gewicht. Sie wissen, wie viel der obere Theil des Willisaueramtes durch die Abänderung der Eisenbahnlinie verloren hat; Sie werden sich auch erinnern, welch' grosse Summen nach Ihren eigenen Berechnungen der Centralbahn durch die fragliche Abänderung der Linie erspart worden sind.*
Ist es nun zu viel verlangt, wenn von der Centralbahnverwaltung für jene Landesgegend eine mit verhältnismässig unbedeutenden Kosten verbunden, eine kürzere & bequemere Zufahrtsstrasse begehrt wird, und eine Zufahrtsstrasse, die zugleich auch noch für die Belebung des Verkehrs der Bahn förderlich sein wird?»

Die SCB lenkte ein. Sie subventionierte 5 000 Franken für die Zufahrt zur Station Nebikon, die heutige Bahnhofstrasse, und gleichzeitig 10 000 Franken für eine Strasse durch das Wauwilermoos, die Ettiswil den Zugang zum Bahnhof Wauwil ermöglichte. [12]

In Gemeinden wie Nebikon, die durch den Bahnanschluss erst richtig zum Leben erweckt wurden, veränderte sich auch das Siedlungsbild. Hans Marti beschrieb das in einem Beitrag zur «Heimatkunde des Wiggertals» besonders schön: *«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*

Willisau heute. *Luftbild 2008, Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern*

Stationen im Wiggertal gruppieren sich heute, wo anfänglich meistens überhaupt fast kein Haus stand, neue Siedlungen, oft sogar Schwerpunkte des gesamten Lebens einer Gemeinde.» [13]

Nebikon wächst um den Bahnhof herum

Wie sich das Siedlungsbild von Nebikon veränderte, lässt sich im Vergleich von Situationsplänen über die Jahre hinweg gut erkennen (Abbildung auf Seite 120). 1865 bestand das Dorf aus rund 20 Häusern am Hang gegen den Graben hin. Ein weiterer kleiner Siedlungskern befand sich bei der Luthernbrücke im Winkel. Der Bahnhof befand sich ausserhalb der Siedlung. 1916 hatten sich einige deutliche Veränderungen ergeben. Neue Häuser waren entlang der Bahnhofstrasse sowie rund um den Bahnhof entstanden. Für neue Bewohner war der Bahnhof nicht nur Motor, sondern auch Mittelpunkt des Dorfes. Diese Tendenz setzte sich fort. Heute ist der Bahnhof das eigentliche Zentrum von Nebikon. Der frühere Dorfkern liegt am Rande des stark gewachsenen Siedlungsgebietes. Gegen Norden hin, also weg vom Bahnhof, hat sich Nebikon in den letzten 150 Jahren kaum verändert.

Willisau: Das Städtchen bleibt das Zentrum

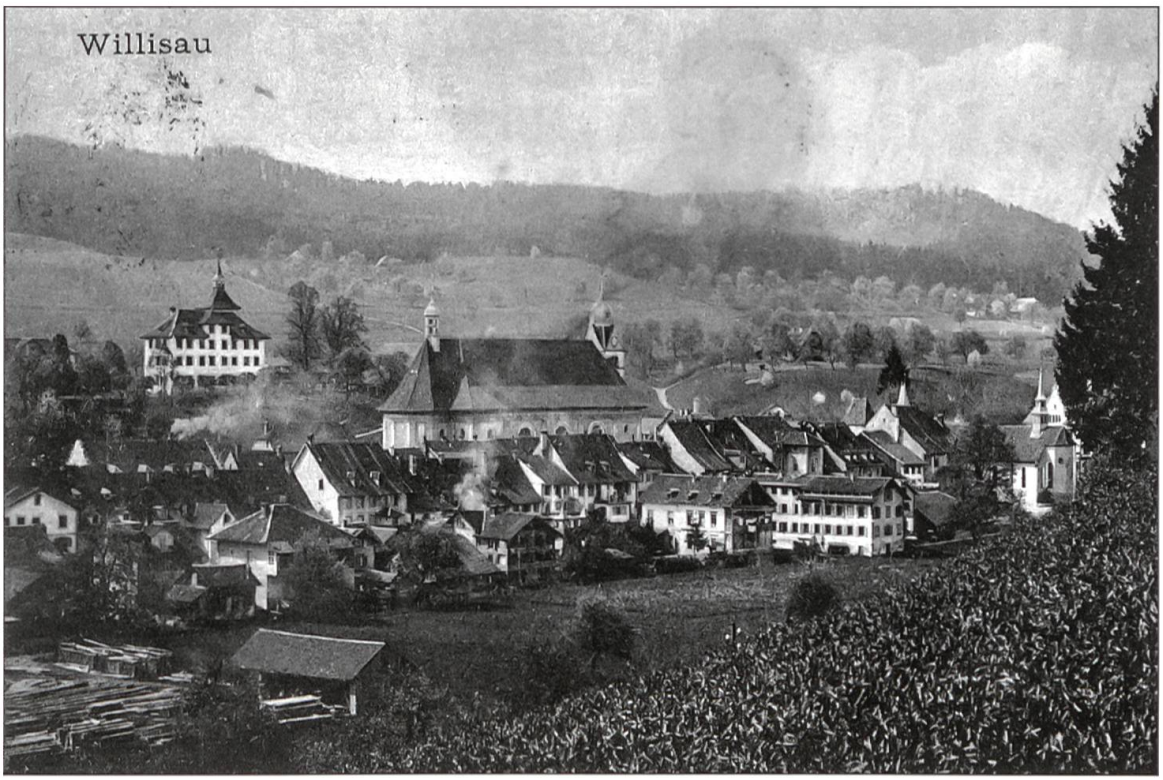
Ganz anders die Situation in Willisau: Nach wie vor ist nicht der Bahnhof, sondern das Städtchen das Zentrum, um

das herum sich das Siedlungsgebiet entwickelt hat. Mitte des 19. Jahrhunderts sah Willisau im Grossen und Ganzen aus wie schon Jahrhunderte zuvor. Neben dem Städtchen gab es noch kleinere Anhäufungen von Häusern im Gebiet der Grundmühle sowie in der Vorstadt, dort wo die Strasse von Menznau und die Buchwigger zusammentrafen. Von dort aus Richtung Städtchen hatten sich wohlhabendere Willisauer erste grosse Häuser ausserhalb des Städtchens gebaut, so wie vereinzelt auch entlang der Ettiswilerstrasse. Diese Entwicklung setzte sich in den folgenden Jahren fort. Um 1890 waren im Bereich vor dem Untertor, im Grabenweg und vermehrt auch entlang der Enziwigger an der Ettiswilerstrasse neue Häuser entstanden.

Als einige Jahre nach dem Bau der Bahnstrecke auch die Bahnhofstrasse gebaut wurde – zuvor war der Bahnhof nur von der Ettiswilerstrasse und über einen kleinen Weg entlang der Buchwigger erreichbar – wurden dort weitere Wohn- und Gewerbehäuser gebaut. Entscheidend dafür war aber wohl nicht der Bahnhof, sondern die Tatsache, dass die neue Strasse Zugang zu neuem Land in der Nähe des Städtchens ermöglichte. Dass das Handels- und Gewerbezentrum Städtchen weiterhin der Kern von Willisau blieb, zeigt das heutige Siedlungsgebiet: Es hat sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts vom Städtchen weg ziemlich gleichmässig in alle Richtungen ausgedehnt. Der Bahnhof hingegen liegt noch immer am Rande.

Die Geschichte wiederholt sich

Die unterschiedliche Entwicklung der beiden Gemeinden Nebikon und Willisau setzte sich später mit dem Bau der Autobahn fort. Der nahe Anschluss brachte Nebikon einen neuen Standortvorteil, während Willisau weiter ins Abseits geriet. Die Situation hat sich also trotz besserer Strassen und schnellerer Transportmittel in den letzten 150 Jahren nicht verändert. Und die Geschichte wiederholt sich: Auch heute kämpfen Willisau und das Hinterland wieder um einen Bahnanschluss Richtung Norden, um den Anschluss an den Wirtschaftsraum Mittelland und die Hauptverkehrsachsen nicht ganz zu verlieren. Die Abklärung über das volkswirtschaftliche Potenzial und die Finanzierung des sechs Kilometer langen Bahnstücks sind ein Projekt der Neuen Regionalpolitik des Kantons Luzern, das zwischen 2008 und 2010 mit jährlich 150 000 Franken unterstützt wird. Ob die Bahn schliesslich gebaut wird, oder ob das Gutachten ebenso für die Schubladen bestimmt ist wie die oben zitierten aus den Jahren 1879 und 1912, wird die Zukunft zeigen.



Die Postkarte zeigt das noch kaum umbaute Städtchen Willisau um 1920.
Sammlung Martin Geiger-Hodel

Anmerkungen

1 Heidi Bossard-Borner: Im Spannungsfeld von Politik und Religion. Basel 2008, 2 Bde., 566.
2 StALU AKT 37/103A.2: Fabrikgesetz. Verzeichnis der Fabrikbetriebe, welche gemäss der Kontrolle des Schweizerischen Eisenbahn- u. Handelsdepartementes im Jahre 1878 dem Fabrikgesetzt unterstellt worden sind.
3 StALU AKT 37/104A.9: Fabrikenverzeichnisse. Antworten der Gemeinderäthe mit Cirkularen. 19.6.1891.
4 Otto Bernauer: Die Industrie des Kantons Luzern. Entstehung und Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des industriellen Standortes, Luzern 1951, 177.
5 StALU HK/39: Firma-Register. Revisionen im Amt Willisau 1806–1879.
6 Hans Marti: 100 Jahre Eisenbahn im Wiggertal, in: Heimatkunde des Wiggertals 18/1957, 56.
7 LUSTAT Statistik Luzern. Datenquelle: Bundesamt für Statistik – Eidg. Volkszählung.
8 vgl. Quellen für Willisau
9 Josef Brun, Walter Bucher, Eugen Schlüssel: 100 Jahre Brun. 1872–1972. Olten 1972, 14.
10 Hans Marti: Nebikon. 1100 Jahre, 893–1993. Willisau 1993, 98.
11 Hans Marti: Nebikon. 1100 Jahre, 893–1993. Willisau 1993, 102.
12 Hans Marti: Nebikon. 1100 Jahre, 893–1993. Willisau 1993, 83f.
13 Hans Marti: Das Wiggertal erlebt das Bahnzeitalter, in: Heimatkunde des Wiggertals, 5/1943.

Adresse der Autorin:
Monika Wüest
Sonnengrund 4
6130 Willisau
E-Mail: mwueest@gmx.net