

SCHÖFTLAND

10'000 Personen sahen das Heil in der Suhrental-Bahn

von Peter Weingartner - Aargauer Zeitung
7.10.2019 um 05:00 Uhr



Es herrschte Knirps-Wetter: die Kundgebung hinter dem Bezirksschulhaus in Schöffland.
Archivbild: 11.10.1959
© Peter Weingartner

Schöffland erlebte vor 60 Jahren die grösste Demo aller Zeiten. Die Kundgebungsteilnehmer forderten eine durchgehende Suhrental-Bahn.

Der 11. Oktober 1959 war ein denkwürdiges Datum, denn an diesem Sonntagnachmittag kam es in Schöffland zu einer Grosskundgebung zugunsten einer durchgehenden Suhrentalbahn. Zwei Tage zuvor hatten die Aargauer und die Luzerner Regierung nämlich ein Konzessions- und Beitragsgesuch für eine solche Bahn, Schmalspur, an den Bundesrat eingereicht.

Diesem wollten die Kundgebungsteilnehmer Nachdruck verleihen. Bekanntlich endet die Schmalspurbahn in Schöffland, während die Normalspurbahn nur bis Triengen führt. Eingeladen hatte das «Freie Talkomitee Aarau-Sursee-Bahn». Und die WSB gab vergünstigte Tickets heraus: So kamen die Leute auch aus dem obersten Wynental über Aarau für zwei Franken ins Suhrental.

Das Plakat zur Demo.
© Peter Weingartner

Musikvereine holten die auswärtigen Teilnehmer ab

Ab zehn Uhr gab Telefon Nummer 11 Auskunft über Durchführung oder Verschiebung; um 12.29 Uhr, also vor den Nachrichten, hätte Radio Beromünster eine Verschiebung angekündigt. Doch die Kundgebung findet statt, trotz ununterbrochenen Regens. Mehr als 10 000 Personen finden sich ein. Die Auswärtigen werden abgeholt beim Bahnhof und bei der Haltestelle Nordweg von den Musikgesellschaften des Tales, Sursee,

Schlierbach, Büron, Triengen, Reitnau, Staffelbach und Schöffland. Jene bieten daraufhin auf dem Versammlungsplatz ein Eröffnungskonzert.

Landammann Ernst Bachmann (FDP) eröffnet nach dem Geläute der Kirchenglocken die Versammlung. In kurzen Ansprachen wird das «Begehren des Suhrentaler Volkes» erläutert, wobei die Botschaften der fünf bahnlosen Gemeinden Staffelbach, Attelwil, Reitnau, Kirchleerau und Moosleerau von Reitern überbracht werden. Die Regierungsräte Kurt Kim (Aargau) und Franz Xaver Leu (Luzern) erläutern den Standpunkt der Kantonsregierungen, bevor man eine Resolution «an den Hohen Bundesrat und die Eidgenössischen Behörden» verabschiedet.

Der Bundesrat reiste durchs Su(h)rental

Wir wissen: Es kam anders. Nicht nur die Telefonnummern – damals noch aus fünf Ziffern bestehend – wurden länger. Zwar besuchte Bundesrat Willy Spühler, ein Sozialdemokrat aus Zürich, kurz vor Weihnachten 1961 in regierungsrätlicher Begleitung das Suhrental. Reihenweise sind ihm von den Gemeinderäten die Hände geschüttelt worden; Trachtenmädchen warteten mit Blumen auf, und die Schulkinder schwenkten Schweizerfahnen und sangen für den hohen Gast.

Am 19. September 1963, vier Jahre nach Einreichen des Konzessionsgesuchs, hat das Parlament die Konzession erteilt mit einem Beitrag von 50 Prozent an die auf 21 Millionen Franken geschätzten Baukosten. Geschätzt, denn nun begann man konkret zu planen und zu rechnen, und man merkte: Die Kosten würden doppelt so hoch.

Leserbriefe für die Bahn in der Lokalpresse

Das Nachrichtenblatt «Euses Blättli» und der «Trienger Anzeiger» sind in den späten 50er-Jahren voll von Leserbriefen für die Bahn. Einige nehmen Bezug auf die Geschichte und die Kämpfe um die Spurbreite: 1901 wurde die Aarau-Schöffland-Bahn gebaut, Schmalspur und elektrisch, 1912 die Sursee-Triengen-Bahn, Dampf und Normalspur. Was eine Schienenverbindung nicht erleichterte. 1959 sind sich die beiden Kantone einig, und die Hoffnung ist gross.

Der Schöffler Lehrer Alfred Regez, Sekretär des Freien Talkomitees Aarau-Sursee-Bahn, beendet seinen Leserbrief in der Ausgabe des «Blättlis» zwei Tage vor der Grosskundgebung so: «Mit leisem Schauer empfindet man: Das Schicksal unseres Tales hängt vom Gelingen dieses Tages ab.» Die Bahn als Heilsversprechen. Und der Satz auf einem Werbeplakat für diese Kundgebung sieht jene, die nicht mitmachen, beinahe als Landesverräter: «Wer fehlt, schadet der engern Heimat!» Kein Wunder, haben sie wohl geschwiegen.

Politiker, Arbeiter, Unternehmer, ja der Surseer Berufsberater äusserten sich in derselben Ausgabe für die Bahn. Der Dichter und Lehrer Gottlieb Walter Lüthy aus Attelwil mischte sich in Gedichtform ein, und in der gleichen Nummer wurde auf der Frontseite neben dem Programm der Kundgebung ein Foto von Staffelbach platziert mit der Stelle, «wo der Bahnhof zu stehen kommen wird». Auch das 1964 in Aussicht gestellte Geschenk der Firma Hochuli aus Kölliken, 1000 Kubikmeter Schlagschotter an den Bahnbau, konnte jenen nicht retten. Seit der Konzessionserteilung hatte nicht nur der Walliser Bundesrat Roger Bonvin Willy Spühler als Departementsvorsteher ersetzt. Auch der Zeitgeist hatte sich gewandelt. Die Gleichung «Bahnanschluss gleich wirtschaftliche Entwicklung gleich Aufschwung gleich Fortschritt» wurde hinterfragt. Es kam das Zeitalter des Nationalstrassenbaus.

Das Postauto holt die Leute besser ab

Im Suhrental hat sich das zuerst als Provisorium gedachte Postauto seit den Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts etabliert, obwohl im Luzerner Teil des Tals, dem Surental ohne h, der Widerstand gross war, hatte man doch eine Bahn. Diese aber beförderte nur noch Güter, bevor sie zur nostalgischen Dampfbahn wurde. Der erste Postautokurs am 26. September 1971 von Sursee talabwärts musste von der Polizei eskortiert werden: Sprengstoffattentatsdrohungen.

Im Nachhinein ist das Postauto die bessere Lösung als eine Zugverbindung, da flexibel: Das Postauto ist an keine Geleise gebunden; es kann die Fahrgäste dort abholen, wo sie wohnen. Die Idee von einer S-Bahn zwischen Sursee und Aarau taucht dennoch immer wieder auf, beispielsweise in Matura-Arbeiten.

Eine ETH-Studie hat vor einigen Jahren ergeben, dass eine S-Bahn von Luzern her bis Triengen weiterverfolgt werden könnte, eine Verlängerung aus verkehrlicher Sicht aber nicht notwendig sei. Um die Fahrzeiten zu verkürzen, verkehrt das Postauto seit wenigen Jahren zwischen Triengen und Schöffland zu gewissen Zeiten, ohne die westliche Talseite anzufahren. So verkürzt sich die öV-Zeit zwischen Sursee und Schöffland von 38 auf 31 Minuten.

Quellen: «Euses Blättli» vom 9. Oktober 1959; Archiv «Trienger Anzeiger»; Jakob Heer, WSB Wynen- und Suhrentalbahn, AT-Verlag 1984; Christian Holliger, Schöffland – Geschichte und Geschichten 1992; André Kirchhofer, Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau Band 119; Daniel Zumbühl, 75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn, Festschrift 1987.

The poster is titled "AARAU-SURSEE-BAHN" in large, bold, black letters at the top. Below the title, a black and white illustration shows a train with several passenger cars curving through a landscape. On the left, two cows are standing on a small bridge or platform. The train is moving from left to right. The text "JETZT ODER NIE wird diese Verkehrslücke geschlossen" is written above the train. Below the train, the stations "Sursee", "Triengen", "Schöffland", and "Aarau" are marked with small circles. At the bottom left, the date and time "11. Oktober 1959" and "14.30 Uhr" are printed. At the bottom right, the words "Grosskundgebung" are written in a large, bold font, followed by the slogan "Wer fehlt, schadet der engern Heimat!" in a smaller font.

m-
zu-
len
ch
ga-
n -
ins
in
ni-
en
nd

AARAU-SURSEE-BAHN

JETZT ODER NIE wird diese
Verkehrslücke geschlossen

Sursee Triengen Schöffland Aarau

11. Oktober 1959 Schöffland
14.30 Uhr

Grosskundgebung

Wer fehlt, schadet der engern Heimat!