

**Zeitschrift:** Neujahrsblatt Wangen an der Aare  
**Herausgeber:** Museumsverein Wangen an der Aare  
**Band:** - (1993)

**Artikel:** Die "Amtsbahn" : ein Kriegsopfer  
**Autor:** Eichenberger, Ruedi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1086662>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

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

## Die "Amtsbahn" - ein Kriegsopfer

Zur Geschichte der fast gebauten Herzogenbuchsee-Wangen-Jura-Bahn

Von Ruedi Eichenberger, lic. oec Redaktor, Herzogenbuchsee

"Die Bestrebungen sind keineswegs Liebhabereien einiger Wenigen, sondern entspringen tatsächlich einem allseitig längst empfundenen Bedürfnis. Zudem handelt es sich hier nicht nur um die Bequemlichkeit des Einzelnen, sondern vornehmlich um die Sicherung eines gesunden Weitergediehens unserer Ortschaft. Die geographische Lage Wangens bildet ein natürliches Hindernis zur Entwicklung, das nur mit guten Verkehrsmitteln überwunden werden kann."

Mit diesen Worten warb das Wangener Initiativkomitee im Dezember 1907 um Unterstützung für das Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn Herzogenbuchsee - Wangen - Wiedlisbach. Mit einer Aktie für 500 Franken, ratenweise einbezahlbar, war der "geehrte Herr" und "werte Mitbürger" dabei - dabei bei einem Vorhaben, das nach etwelchem Hin und Her sogar verwirklicht worden wäre, wäre kurz vor Baubeginn nicht der Erste Weltkrieg ausgebrochen und hätte die Ausführung vereitelt.

### "Jetzt oder nie!"

Wangen hatte zwar schon 1876 Anschluss an die "Gäubahn" Olten - Solothurn gefunden. Damit waren aber die Wünsche der Kleinstadt, die im Jahre 1900 1440 Einwohner zählte, noch nicht erfüllt. Den in Nord-Süd-Richtung fliessenden Verkehrsströmen innerhalb des Amtsbezirks und der Verbindung mit der Kantons-hauptstadt Bern brachte diese Ost-West-Transversale, die den Kanton Bern nur gerade streifte, kaum etwas. Auf der Längs-

verbindung durch das Amt hindurch holperte zwischen Wangen und Herzogenbuchsee dreimal täglich die Postkutsche; die Fahrzeit über die schlecht und recht unterhaltene Staatsstrasse betrug 65 Minuten.

Die Bestrebungen für eine Bahnlinie Wiedlisbach - Wangen - Herzogenbuchsee fallen in jene Zeit, als die Schmalspur-Bahnprojekte Hochkonjunktur hatten. Die wichtigen nationalen Verbindungen, mit Ausnahme der Lötschbergbahn, waren alle gebaut. Der wirtschaftliche Aufschwung, den viele Gemeinden entlang dieser Bahnlinien erlebten, verlockte zu weiteren Investitionen in die Verkehrs Infrastruktur - und das war damals gleichbedeutend mit der Bahn, denn dem Auto, dem gefährlich knatternden und sehr pannenanfälligen Vehikel traute man noch nicht. Weil es aber nur noch kleinere Potentiale und lokale Verkehrsbeziehungen zu erschliessen gab, wählten die unter Sparzwang stehenden Komitees in den meisten Fällen die billigere Schmalspur.

Im Oberaargau wurde 1907 als erstes die Langenthal-Jura-Bahn ausgeführt, die über Niederbipp hinaus bis Oensingen weiterfuhr. Im Gespräch war eine Langenthal-Melchnau-Bahn (eröffnet 1917), eine Solothurn-Niederbipp-Bahn (1918) und eine Oberaargau-Seeland-Bahn (Langenthal - Thörigen - Herzogenbuchsee und Herzogenbuchsee - Koppigen - Lyss, beide nicht ausgeführt). Die Linie Herzogenbuchsee - Wangen - Wiedlisbach hätte, wie die Initianten hofften, das geplante Schmalspurnetz zu einer Oberaargauer Ringbahn vervollständigen können. Gleichzeitig standen aber die Projekte für die Verbindungen Solothurn - Wiedlisbach - Niederbipp und Herzogenbuchsee - Wangen - Wiedlisbach in Konkurrenz. Wiedlisbach machte klar, dass es nur eine Bahn subventioniere, und zwar jene, die zuerst komme.

Das Rennen war damit eröffnet. Wer würde schneller sein? Das Initiativkomitee für die Linie Herzogenbuchsee - Wangen - Wiedlisbach sah klar voraus, dass sein Bähnchen einen schweren

Stand hätte, sollte ihm die Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) zuvorkommen. Der eingangs zitierte Brief, den die Wangener Mitglieder des Initiativkomitees (Gemeindepräsident Notar Anderegg, Wirt Berchtold, Fabrikant Pfister, Fabrikant Oberstlt. Roth und Amtsschreiber Sollberger) zusammen mit einem 14köpfigen Ortskomitee unterzeichnete, schlägt für den Fall der rascheren Realisierung der SNB geradezu dramatische Töne an: "Nicht nur würde unser Projekt zurückgedrängt nein, wir verlören noch einen grossen Teil des bisherigen Verkehrs." Darum wurden die Adressaten beschworen: "Jetzt oder nie! Wir sind es unseren Nachkommen, ferner der Ehre als Amtssitz und ebenso als Sitz einer grossen elektrischen Kraftzentrale schuldig."

#### Von Norden oder Süden nach Wangen?

Das Projekt für eine Strassenbahnverbindung war durch den einschlägig erfahrenen Ingenieur Rudolf von Erlach in Spiez ausgearbeitet und vom Initiativkomitee im Januar 1906 den Bundesbehörden eingereicht worden. Zuvor hatte das Komitee auch die Möglichkeit eines Automobilbetriebes studiert. Doch die Zeit war dafür noch nicht ganz reif. Die Erkundigungen bei den ersten autobetriebenen Linien in der Schweiz fielen entmutigend aus; namentlich die vielen Reparaturen belasteten die Wirtschaftlichkeitsrechnung sehr. Als zwei Komiteemitglieder die neue Automobilverbindung Yverdon - Moudon besichtigten, da blieb, wie in einem Schreiben des Komitees an die Gemeinden vom 6. September 1905 ausgeführt wurde, "der Wagen bei der für unsere Herren Delegierten extra vorgenommenen Probefahrt auf halbem Weg stecken" und konnte nur mit Mühe ins Depot zurückgebracht werden. "Der Bericht der Herren Delegierten", wen wundert's, "lautete daher nicht günstig".

Am 17. Dezember 1907 erteilte der Ständerat und drei Tage später der Nationalrat die Konzession. Der Bundesbeschluss

zählte 33 Artikel und regelte den Betrieb bis ins Detail. Eine minimale Kurszahl (4 Personenkurse pro Richtung mit Halt an allen Stationen war ebenso vorgeschrieben wie Taxermässigungen für bestimmte Personengruppen (zum Beispiel halbe Taxe für "Arme, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen") .

Das Detailprojekt stammt von Ingenieur A. Beyeler in Bern. Von Herzogenbuchsee bis zu Kilometer 5,37 vor dem Gensberg (Gemeindegebiet Wangenried) wäre die Bahn der Staatsstrasse gefolgt, die an einigen Stellen verbreitert und korrigiert worden wäre. Für die Linienführung zwischen der Riederhöchi und Wangen hatte Beyeler nicht weniger als fünf Varianten projektiert. Nach der bevorzugten Variante wäre die Linie auf eigenem Bahnkörper rechts gegen Walliswil-Wangen abgeschwenkt, hätte den Friedberg passiert und die SBB-Linie am nördlichen Ende der Station gekreuzt. Die Station Wangen hätte sich auf dem Bahnhofplatz, ungefähr auf der Höhe der heutigen Post, befunden. Dann wäre die Linie in einer engen 180-Grad-Kurve durch die Allmende wieder in die Staatsstrasse eingeschwenkt, hätte diese aber in der Vorstadt, bei der Oeschbachbrücke, schon wieder verlassen und unter Umfahrung der Altstadt zur Aare gefunden. Die Aare wäre auf einer neuen Brücke, unmittelbar östlich der Holzbrücke, überquert worden. Bis Wiedlisbach wäre man dann wieder der bestehenden Staatsstrasse gefolgt, soweit es deren Kurvenradien und Steigungsverhältnisse zugelassen hätten.

#### Eine Nummer zu pompös

Das Projekt Beyeler erntete nicht nur Applaus. Der vom Kanton Bern als Gutachter bestellte, aus Herzogenbuchsee stammende Ingenieur Robert Moser (Zürich) bemängelte, bei der Linienführung und beim Rollmaterial wolle man mit der grossen Kelle anrichten, während die Baukosten zu optimistisch budgetiert seien. In seinem Gutachten vom 24. April 1909 erachtete es der bekannte Bahningenieur als "geboten, schon bei Anlage der Bahn mit äusserster Sparsamkeit vorzugehen



und jede unnütze Ausgabe zu vermeiden", denn die Aussichten für das Bähnchen seien "in keinem Falle günstige".

Unter anderem wandte sich Moser dagegen, dass die Linie nicht einmal auf der halben Strecke der Strasse folgen sollte, sondern ein teureres Eigen-Trassee vorsah. Am wenigsten konnte er sich mit der Linienführung über Walliswil befreunden. Würde die Bahn der Strasse entlang nach Wangen führen und den Gensberg westlich umfahren, so sparte man seiner Auffassung nach beträchtliche Kosten und eliminierte die Risiken eines Lehnensbaus in schlechtem Gelände beim Friedberg. Die unnötige Abweichung von der Strasse erklärte sich Moser mit der kantonalen Subventionspraxis: Bei Verwendung eines Eigentrassees stieg die Subvention von 25'000 auf 40'000 Franken pro Kilometer .

Die Expertenkritik hatte Wirkung. Der Kanton knüpfte die im April 1912 zugesicherte Staatsbeteiligung für das Teilstück Herzogenbuchsee - Wangen an die Bedingung, dass die Strassenbahn die SBB-Linie am südwestlichen Ende der Station quere, und zwar mit einer gemeinsamen Unterführung für Staatsstrasse und Strassenbahn. Die Führung über Walliswil fiel damit weg.

Aufgrund des Gutachtens Moser wurde das Projekt durch die Firma Bertschingers Söhne in Zürich und Lenzburg überarbeitet und - die Expertokratie ist offenbar keine Errungenschaft der Neuzeit - durch zwei Gutachter im Auftrag der kantonal-bernischen Eisenbahndirektion erneut überprüft. Die beiden Experten, die Betriebsdirektoren W. Roos von der Wynentalbahn und J. Ammann von der DampfschiffUnternehmung des Thuner- und Brienzsees, stimmten dem Vorhaben im grossen und ganzen zu. Sie wiesen freilich darauf hin, dass die geänderte Linienführung in Wangen auch einen Nachteil hatte: Statt auf dem Bahnhofplatz wie in der Hauptvariante Beyeler würde nun die Haltestelle "Wangen-Station" jenseits der Allmende des Städtchens zu liegen kommen. Das hätte namentlich den

Güterumschlag erschwert. Da man aber mit dem Bau der SNB bereits rechnete, glaubten Roos und Ammann nicht an einen Güterumschlag grösseren Umfangs zwischen HWJB und SBB in Wangen.

Nicht einig waren sich die Experten punkto Rollmaterial. Projektverfasser Beyeler hatte vierachsige Triebwagen vorgesehen, was Gutachter Robert Moser als Verschwendung taxierte. Zweiachsige Wagen mit 24 Sitz- und 10 Stehplätzen würden absolut genügen. Das revidierte Projekt hielt sich daran - und geriet von den Gutachtern Roos und Ammann wiederum unter Beschuss: "Das Projekt Bertschinger legt der Veranschlagung des Rollmaterialbedarfs irrigerweise einen Betrieb ähnlich demjenigen eines Tramways zu Grunde. Bei der H.W.J.B. hat man jedoch mit einem unregelmässigen, stossweisen Verkehrsandrang, z.B. Arbeitertransporten morgens und abends, zu rechnen und es ist daher die Zugskapazität mindestens ebenso hoch zu halten wie bei der Langenthal-Jura-Bahn. Aus diesem Grund sind zwei zweiachsige Personen-Motorwagen durch vierachsige zu ersetzen."

#### Auf Geldsuche

Das Gelingen des Werks stand und fiel mit der Unterstützung durch die Gemeinden und die Bevölkerung. Denn dass der Bahnbau eine lukrative Investition sein würde, das erwartete im Ernst niemand. In einem Brief "an die tit. Einwohnergemeinderäte des Amtes Wangen" beschwore das von Gerichtspräsident Paul Kasser präsidierte Komitee im Februar 1906 den "Geist der Solidarität", um die "Amtsbahn", dieses "Werk der Gemeinnützigkeit" bauen zu können. Die Wangener Komiteemitglieder schlugen gegenüber ihren Mitbürgern anderthalb Jahre später ähnliche Töne an: "Der Gewinn wird in den ersten Jahren nicht in Form von Dividenden, sondern (...) im erneuten Aufschwung von Handel und Verkehr und im gesteigerten Wert der Häuser und Liegenschaften zu bemessen sein."

Die erste Kostenberechnung veranschlagte den Bau auf 750'000 Franken, woran der Kanton voraussichtlich 300'000 - 400'000 Franken Subvention leisten würde. Weitere 460'000 Franken sollte nach den Vorstellungen des Initiativkomitees die Region aufbringen, und zwar in Form von Aktien. Den grossen Anliegergemeinden Herzogenbuchsee, Wangen und Wiedlisbach waren je 120'000, den weiteren interessierten Gemeinden zusammen 100'000 Franken Aktienkapital zugeschlagen. Weitere 30'000 Franken sicherte die Ersparniskasse des Amtsbezirks Wangen zu. Den Gemeinden stand es frei, ihren Anteil aus öffentlichen Mitteln oder durch private Aktienzeichnungen aufzubringen. Bald zeigte sich, dass zusätzliche Mittel nötig sein würden. Das Projekt Beyeler rechnete mit Gesamtkosten von rund 950'000 Franken.

#### Wiedlisbach setzt sich ab

Am 26. März 1911 - einem Sonntagnachmittag - fand in Herzogenbuchsee die konstituierende Generalversammlung der Herzogenbuchsee-Wangen-Jurabahn statt. Zum Präsidenten des Verwaltungsrats und Direktionspräsidenten wurde der Matratzenfabrikant und Oberstleutnant Jakob Roth aus Wangen gewählt, der das Amt bis zu seinem Tod im Jahr 1933 beibehielt. Zum Zeitpunkt der konstituierenden Versammlung war ein Aktienkapital von 267'500 Franken gezeichnet, wovon 20 Prozent einzuzahlt waren. Wangen hatte auf Beschluss einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 20. Januar 1908 nach zweistündiger Beratung mit 109 zu 5 Stimmen 120'000 Franken Aktienkapital gezeichnet. Die Einwohnergemeinde Herzogenbuchsee steuerte nur 80'000 Franken bei, konnte dafür aber erheblich mehr Private als Aktionäre mobilisieren. Neben der Amtsersparniskasse enthält das erste Aktionärsverzeichnis aus Wangen nur die Namen Gottfried Sollberger (Amtsschreiber), Hans Anderegg (Notar und Gemeindepräsident) und Jakob Roth.

Unterdessen war klar geworden, dass die Solothurn-Niederbipp-Bahn Zustandekommen würde. Die Gemeinde Wiedlisbach setzte auf dieses Projekt und lehnte eine Beteiligung an der HWJB ab. Der Gemeinderat von Wangen wollte zwar grundsätzlich am gesamten Projekt festhalten, hielt aber dafür, "infolge der momentanen Stellungnahme von Wiedlisbach" vorerst nur das Teilstück Herzogenbuchsee - Wangen zu bauen. Als er der Gemeindeversammlung vom 27. Juni 1910 beantragte, die geforderten 20 Prozent der Aktienbeteiligung einzuzahlen, kam Opposition auf und es wurde geltend gemacht, unter der neuen Sachlage sei die Beteiligung von 120'000 Franken nicht mehr nötig. In geheimer Abstimmung wurde die Einzahlung mit 47 zu 24 Stimmen, bei zwei Enthaltungen, bewilligt. Zu der für Kreditbeschlüsse notwendigen Zweidrittels-Mehrheit fehlte eine einzige Stimme. An dieser fehlenden Stimme entzündete sich ein lokalpolitischer Streit: Die Gegner betrachteten den Beschluss als hinfällig, der Gemeinderat hingegen hielt den Subventionsbeschluss vom 20. Januar 1908 immer noch für gültig und den Einzahlungsbeschluss für rechtens, da dafür das einfache Mehr genüge.

#### Krieg vereitelt den Bau

1914 war das Aktienkapital auf immerhin 315'500 Franken angewachsen, und der Staat hatte eine Aktienbeteiligung von 485'500 Franken beschlossen. In der Zwischenzeit hatte sogar Wiedlisbach, unter Vorbehalten allerdings, eine Beteiligung von 20'000 Franken beschlossen. Was noch fehlte, wollte die Gesellschaft mittels Obligationenanleihen beschaffen.

Zu Beginn des Jahres 1914 sah es tatsächlich so aus, als werde die Bahn allen Widrigkeiten zum Trotz gebaut. Auf der Grundlage des revidierten Projekts Bertschinger wurde in den Gemeinden der Expropriationsplan aufgelegt, und im April 1914 wurde in Wangen das Baubüro eröffnet. Zum bauleitenden

Ingenieur wurde Ingenieur Walther aus Spiez bestellt. Da er aber gleichzeitig den Bau der Bahn Biel - Täuffelen - Ins (BTI) übernahm, leitete ab 15. Mai Ingenieur H. Ludäscher das Baubüro. Man bereitete die Ausschreibung der Arbeiten vor, arbeitete allgemeine Bestimmungen für die Unternehmer und Lieferanten aus - und hätte wohl bald zu bauen begonnen, wäre nicht im August der Erste Weltkrieg ausgebrochen. Die Arbeiten hätten "einen raschen und geordneten Verlauf" genommen, stellt der erste Geschäftsbericht für die Geschäftsjahre 1911 bis 1915 fest, aber durch die Mobilisation der schweizerischen Armee hätten "sämtliche Arbeiten plötzlich eingestellt werden" müssen.

Direktion und Verwaltungsrat beschlossen, die Vorarbeiten für das Unternehmen angesichts der "Unmöglichkeit der Finanzierung in der gegenwärtigen Kriegszeit bis auf weiteres einzustellen". Ihre Hoffnung, "dass der Zeitpunkt nicht ferne liegt, wo die allgemeine Lage sowohl dem Kanton wie den beteiligten Gemeinden gestattet, unser Unternehmen zur Vollendung zu bringen", war allerdings umsonst, wie wir heute wissen.

#### Bus statt Bahn

Statt der "Amtsbahn" fuhr am 1. März 1916 zum ersten Mal ein Bus von Wangen nach Herzogenbuchsee. Die Initiative zu diesem frühen Busbetrieb - in der ganzen Schweiz gab es zu jener Zeit erst neun konzessionierte Automobilunternehmungen - hatte wiederum ein Wangener ergriffen: Kronen-Wirt Fritz Berchtold hatte der HWJB offeriert, mit eigenen Fahrzeugen einen Busbetrieb einzurichten. Die Bahngesellschaft ging darauf ein, "um unserer Gegend vorderhand wenigstens eine fühlbare Verkehrserleichterung zu bieten".

Der Automobilkurs Herzogenbuchsee - Wangen (mit 6 bis 7 Kurspaaren pro Tag und einer Fahrzeit von 25 Minuten) wurde schon im folgenden Winter nach Wiedlisbach verlängert, und im Juni 1917 kam die Linie Herzogenbuchsee - Bleienbach - Langenthal hinzu. Berchtold betrieb die beiden Linien mit drei vollgummibereiften Berna-Omnibussen. Zwar übernahm die Gesellschaft den Betrieb schon 1919 in eigene Regie, doch der initiative Kronen-Wirt - später auch Gemeindepräsident - spielte in ihr bis 1937 eine führende Rolle, zuletzt als Direktionspräsident und Vizepräsident des Verwaltungsrats.

Der Busbetrieb bewährte sich derart gut, dass es um das Bahnprojekt immer stiller wurde. Ernsthaftige Bemühungen zum Bau der Bahn blieben auch nach Kriegsende aus. Es dauerte aber noch Jahre, bis die Gesellschaft einen endgültigen Strich unter die Vergangenheit zog und sich an einer Aktionärsversammlung vom 18. Juli 1925 in der Krone zu Wangen von "Herzogenbuchsee-Wangen-Jura-Bahn" in "Oberaargauische Automobilkurse A.G." umbenannte.

In ihrer ganzen Geschichte waren die Beziehungen der HWJB und der Oberaargauischen Automobilkurse (OAK) zum Städtchen Wangen sehr eng. Obwohl zusehends Herzogenbuchsee zum betrieblichen Mittelpunkt wurde, stand eine Sitzverlegung nie zur Diskussion. Das langjährige gute Verhältnis bewährte sich erst jüngst wieder, als die Burgergemeinde dem durch die Bahnersatzlinie Solothurn - Herzogenbuchsee sprunghaft gewachsenen Betrieb für einen Garageneubau zu günstigen Bedingungen Land im Baurecht zur Verfügung stellte. Und dass - heute eine Seltenheit - gegen das Baugesuch keine einzige Einsprache erhoben wurde, mag ebenfalls für das Vertrauensverhältnis zwischen dem Busbetrieb und seiner Sitzgemeinde sprechen.

Quellen:

- Dr. Max Dietrich, 60 Jahre Oberaargauische Automobilkurse AG (OAK), in: Jahrbuch des Oberaargaus 1971
- Ruedi Eichenberger, Räder verbinden den Oberaargau, OAK 1916-1991, Wangen 1991 (Eigenverlag OAK)
- Archiv OAK, Wangen und Gemeindearchiv Wangen. - Die Angaben aus dem Gemeindearchiv Wangen verdanke ich Herrn Rolf Anderegg, Wangen.

