

Zeitschrift: Neujahrsblatt Wangen an der Aare
Herausgeber: Museumsverein Wangen an der Aare
Band: 28 (2017)

Artikel: Zur Geschichte der Brücke von Wangen
Autor: Schmitz, Frank
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086714>

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: 13.01.2026

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

Zur Geschichte der Brücke von Wangen

Franz Schmitz

Dr. Franz Schmitz hat diesen Beitrag bereits im Neujahrsblatt von 1991 veröffentlicht. Im Anschluss an seinen Nachruf geben wir diesen Beitrag und passend zum aktuellen Anlass an die erste Erwähnung der Holzbrücke von Wangen im Jahre 1367 gerne noch einmal wieder (gerade auch für all diejenigen, die das NB1991 nicht oder nicht mehr haben). Er ist leicht gekürzt gegenüber der Veröffentlichung von 1991.

Brücken haben von jeher eine grosse Faszination ausgeübt. Sie überwinden Hindernisse und verbinden Getrenntes. Sie haben Symbolcharakter. Eine Brücke bestimmt oder verändert oft das Erscheinungsbild eines Ortes stärker als markante Bauten. Die Rialto-Brücke in Venedig oder die Golden Gate-Brücke in San Francisco gehören zu den bekanntesten Identifikationsmerkmalen von Städten. Die Geschichte ist voll von Auseinandersetzungen - militärischen und anderen - um Brücken, von der Brücke von Arcole über die Marco-Polo-Brücke bis zu der Brücke von Arnhem (a bridge too far) oder von Remagen, um nur einige Beispiele aus der neueren Geschichte zu erwähnen.

Seit wann gibt es einen Aareübergang bei Wangen?

Die Frage ist meines Wissens in der Literatur nicht beantwortet. Man kann dies wohl auch höchstens negativ tun und feststellen, dass zur Römerzeit keiner der bekannten Verkehrswege bei Wangen über die Aare führte. Der Nord-Süd-Verkehr, der von der bekannten Heerstrasse dem Jurafluss entlang abzweigte und über den oberen und unteren Hauenstein lief, überquerte die Aare bei Olten und Solothurn. Ob trotzdem bei Wangen ein Steg oder bei niedrigem Wasserstand eine Furt bestanden hat, ist ungeklärt, aber möglich. Denn nördlich und südlich der Aare bei Wangen, im Einzugsgebiet der jetzigen Brücke, war der Raum Attiswil, Wiedlisbach, Niederbipp einerseits und entlang der Oesch bei Wangenried, Herzogenbuchsee und im Wasseramt andererseits, relativ stark mit Gutshöfen und Villen durchsetzt und entsprechend besiedelt. Zur Römerzeit war auch der Lokalverkehr systematisch ausgebaut. So ist beispielweise der Passübergang über die Bettlerküche und die Schmiedenmatt nach Matzendorf durch Funde nachgewiesen. Es ist wohl kaum anzunehmen, dass die zwar zahlenmässig wenig zahlreiche aber zivilisatorisch hoch entwickelte Bevölkerung südlich und nördlich der Aare bei Wangen jeweils den Umweg über Solothurn machte, auch wenn der Vicus Solothurn das administrative und wirtschaftliche Zentrum der Gegend war. Wie ein Aare-Übergang bei Wangen ausgesehen haben könnte, ist jedoch völlig ungewiss. Jedenfalls fehlt jeder Hinweis auf eine klassische römische Steinbrücke. Möglich ist ein Steg, eine Holzbrücke oder eine Furt. Fähren sind erst seit dem 17. Jahrhundert bekannt.

Wenn tatsächlich, wie Jahn (Jahrgang XII 1932 S. 42 des Jahrbuchs des bernisch-historischen Museums) annimmt, an Stelle des heutigen Schlosses ein römisches Kastell gestanden hätte, könnte dies als weiteres Indiz für einen Aareübergang zur Römerzeit

ausgelegt werden, auch wenn es Flusskastelle gab, die keineswegs einen Flussübergang sicherten, sondern Teil eines Überwachungs- und Verteidigungssystems waren. Die Annahme Jahns ist jedoch weder durch Funde bestätigt, noch führt das Inventar der römischen Kastelle in der Schweiz von Tanner (Alexander Tanner, „Die römischen Kastelle“, 1978) ein Flusskastell bei Wangen auf.

Zum erstenmal 1367 erwähnt

Seit 1367 ist die Aarebrücke von Wangen urkundlich nachweisbar. „Eine Brücke bei Wangen“ wird in einer Urkunde des Grafen Rudolf IV. von Neuenburg-Nidau erwähnt. Damals hat das Städtchen in der heutigen Form seit etwa 100 Jahren schon bestanden, denn die vom Benediktiner-Kloster Trub abhängige Probstei Wangen ist seit 1257 urkundlich gesichert, indem der „Probst von Wangen“ als Zeuge in einem Kaufbrief aufgeführt wird. Die eigentliche Stadtgründung ist zeitlich nicht genau festzulegen. Der Städtehistoriker Hektor Ammann nimmt an, sie sei um die Mitte des 13. Jahrhunderts durch die Kyburger erfolgt. Karl H. Flatt ist der gleichen Ansicht, hat aber festgestellt, dass auf Grund der Kyburgischen Urbarbücher das Städtchen 1256 vermutlich nicht bestanden hat, so dass er annimmt, die Gründung falle wahrscheinlich mehr oder weniger mit der ersten Erwähnung der Probstei zusammen. Er weist auch darauf hin, dass sich schon viel früher eine Siedlung beim Ausfluss der Oesch in die Aare in unmittelbarer Nähe der Kirche befunden haben muss. Seit den Ausgrabungen anfangs der 80er Jahre weiss man übrigens, dass dort eine grosse Klosteranlage seit etwa 1200 stand, was das Bestehen einer damals relativ bedeutenden Siedlung um das Kloster herum wahrscheinlich macht.



Aus der Bilderchronik von Hans Mühlethaler, Band 1, S. 48.

Damit ist natürlich die Frage nicht beantwortet, ob die Brücke oder das Städtchen älter sind. Eine naheliegende These besteht darin, dass sie vermutlich gleichzeitig gebaut wurden, wobei immer offen bleibt, ob eine frühere Brücke oder ein Steg ersetzt wurde, und das Schloss, das integrierender Bestandteil des Städtchens war, aber vermutlich älter ist, seit je die Funktion hatte, den Aareübergang als Brückenkopf zu sichern.

(. . .)

In der bernischen Zeit ist die Geschichte der Brücke bekannt

Seit 1406/1408, als Wangen und die Landgrafschaft Burgund bernisch wurden, ist die Geschichte der Brücke in allen Einzelheiten bekannt. Alle Abhandlungen über Wangens Vergangenheit erwähnen, dass der erste Landvogt, Heinrich Gruber, deshalb nach Wangen geschickt wurde, weil er ein Baufachmann und Zimmermeister war. Sein Auftrag war nicht nur, das Schloss, das Städtchen und die Befestigungsanlagen, die sich in sehr schlechtem Zustand befunden haben müssen, wieder instand zu stellen, sondern auch eine neue gedeckte Holzbrücke über die Aare zu schlagen. Grubers Brückenschlag und Sanierungsarbeiten nahmen Jahrzehnte in Anspruch. Die von ihm erstellte Brücke prägt seither das Erscheinungsbild Wangens, auch wenn sie später verschiedentlich erneuert und beispielsweise 1549-1553 durch den bernischen Holzwerkmeister Benedikt Junker und die Steinhauer Hans und Peter Zurkilchen neu erstellt wurde.

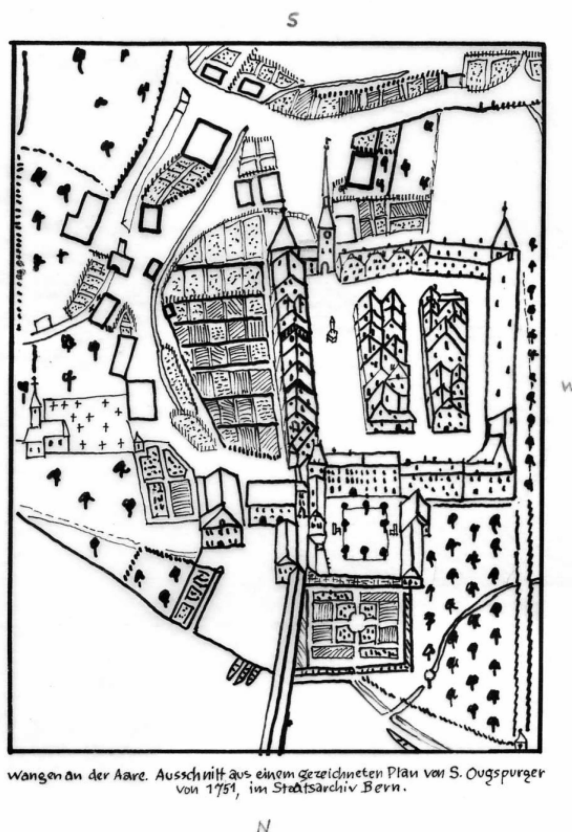
Die Geschichte der Brücke seit 1408 ist in zwei ausführlichen Arbeiten mit vielen technischen Daten und Details dargestellt. Zimmermeister Jacob Seger, der für die Gesamtanierung der Brücke 1934 im Dienste der vom Kanton beauftragten Firma Locher & Cie. in Zürich verantwortlich war, hat in einer als Sonderdruck aus der Schweizerischen Baumeister- und Zimmermeisterzeitung „Hoch- und Tiefbau“ Jahrgang 1934 Nr. 22 und 1935 Nr. 10 und 11 veröffentlichten Publikation „Die Rekonstruktion der Holzbrücke in Wangen an der Aare“ nicht nur die Renovation von 1934, sondern die Entwicklung seit Landvogt Gruber dargelegt. Das Jahrbuch des Oberaargaus 1967 enthält einen aufschlussreichen Artikel von Konrad Meyer-Usteri „Die Aarebrücke von Wangen 1367-1967“, der auch interessante Quervergleiche mit anderen Holzbrücken und Aussagen zum Holzbrückenbau seit dem 13. Jh. enthält. Um Wiederholungen zu vermeiden, sei auf diese beiden Arbeiten verwiesen.

Die Aarebrücke von Wangen hat immer die Aufmerksamkeit der Fachleute erweckt. Sie ist die zweitlängste der noch bestehenden Holzbrücken der Schweiz und bewältigt auch heute einen recht beachtlichen Lastwagenverkehr ohne Gewichtsbeschränkung. Sie gilt als bemerkenswertes historisches Bauwerk und eindrucklicher Zeuge einer hochentwickelten Zimmermannskunst. Die Fahrbahn besteht auch heute ausschliesslich aus Eichenbalken, und auf den Einbau von Eisenträgern wurde verzichtet. Abgesehen von periodischen grösseren Renovationen musste die Brücke ständig unterhalten werden, was während Generationen der Baufirma Bürgi & Cie. übertragen wurde, die sich in unmittelbarer Nähe des Nordausgangs der Brücke befindet.

Aus früheren Jahrhunderten ist noch vieles sichtbar. Das Widerlager auf der Wangener Seite ist deutlich als Steinjoch zu erkennen, das, wie der davor liegende Steinpfeiler, aus dem

Jahre 1551 stammt. Die heutige Brücke, die allerdings länger war und sich bis zum Zollhaus erstreckte, stammt aus den Jahren 1575-77. Eine Inschrift am Zollhaus erinnert daran, dass 1759-61 drei Joche und die Brückentore erneuert wurden. Ein damals erstelltes Eichenjoch wurde erst 1934 abgebrochen.

Es ist anzunehmen, dass die Wangener früher intensiver mit ihrer Brücke lebten als heute. Sie hat während Jahrhunderten so ausgesehen, wie Albrecht Kauw sie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts darstellte: Sie hatte insgesamt 6 Joche gegenüber jetzt 4 und eine Öffnung mehr nach Wangen. Der Stadtplan von Ougspurger aus dem Jahre 1751 zeigt deutlich, dass die Brücke direkt an das Zollhaus anschloss, so dass, wenn man vom Städtchen kam, man nach dem Torbogen unter dem Schloss unmittelbar durch eine kurze geschlossene Passage die gedeckte Brücke betrat. Die Brücke gehörte somit zum Städtchen, an das sie gleichsam angebaut war. Interessant ist übrigens auf dem Plan Ougsburgers, dass der Aarelauf ungefähr wie heute verlief und die Brücke vom



Aus der Bilderchronik von Hans Mühlethaler, Band 1, S. 65.

jetzigen Widerlager bis zum Zollhaus über dem Boden, der wahrscheinlich nur bei Hochwasser unter Wasser stand, verlief. 1845 wurde die Brücke verkürzt. Der Teil vom heutigen südlichen Widerlager bis zum Zollhaus wurde durch einen Damm ersetzt und der Salzrain aufgeschüttet, was die Zu- und Abfahrt von den Lagerhäusern östlich der Brücke erleichterte.

In unmittelbarer Nähe der Brücke spielte sich bis Mitte des 19. Jahrhunderts ein lebhafter Anlege- und Umschlagsverkehr im Zusammenhang mit der Aareschifffahrt ab. Die Schiffsführer beklagten sich oft, es sei schwierig und bei hohem Wasserstand nicht ungefährlich, die Brücke zu passieren und dann die Anlegeplätze vor den Lagerhäusern, dem „Läntihaus“, der jetzigen Infanteriekaserne, und dem Salzhaus, zu erreichen. Die Bevölkerung hat sicher auch lebhaften Anteil an den vielen und oft spektakulären Unfällen bei der Brücke genommen. Hans Mühlethaler hat sie verschiedentlich dargestellt (vgl. Jahrbuch des Oberaargaus 1961). Nachzutragen wäre vielleicht, dass noch bis in die 40er Jahre dieses Jahrhunderts, als der Badebetrieb vorwiegend beim Pontonierhäuschen stattfand, fast jedes Jahr Schwimmer in den Wirbeln bei den Brückenjochen ertrunken sind.

Ursprünglich waren die Bürger von der Obrigkeit verpflichtet, bei Hochwasser die Brücke von angeschwemmtem Holz zu schützen. Im 19. Jahrhundert, als das Feuerwehrwesen ausgebaut wurde, übernahm die Feuerwehr, später von den Pontonieren unterstützt, diese Aufgabe. Der Verfasser mag sich noch an einige dieser recht dramatischen Wasseralarme erinnern. Er erinnert sich auch an Schilderungen seines Grossvaters, des Bürgerpräsidenten Johann Friedrich Schmitz, der anfangs des Jahrhunderts als Brandmeister, wie der Feuerwehrkommandant damals hiess, verschiedene derartige Einsätze leitete. Besonders gefährdet waren diejenigen Feuerwehrleute oder Pontoniere, die auf den Querbalken in den bis 1934 ungeschützten Jochen unmittelbar über dem reissenden Wasser stehend, die vielen, oft beachtlichen Holzstämme und was das Hochwasser sonst noch anschwemmte, wieder in den Strom zurückstossen mussten. Seitdem die Aare bei Bannwil gestaut ist und die Joche durch Vorbauten geschützt sind, entfielen derartige Brückenalarme.



Die Holzbrücke von Westen gesehen (im Hintergrund die Eisenbahnbrücke). Aufnahme von Adrian Rikli, gemacht vor gut 100 Jahren. (Foto Archiv Museum Wangen)

Die Krise von 1933

Bei der engen jahrhundertealten Verbundenheit Wangens mit seiner Brücke ist die Episode von 1933 aus heutiger Sicht kaum mehr verständlich. Die Brücke war damals stark baufällig. Der Kanton, der für das Bauwerk allein zuständig und für dessen Zustand verantwortlich war, wollte sie erhalten und nach eingehenden Abklärungen einer grundlegenden Sanierung unterwerfen. Ein Kredit von Fr. 125'000.-- wurde vom Regierungsrat dem Grossen Rat beantragt.

Im Gemeinderat und der Bevölkerung von Wangen wurde jedoch die Meinung vertreten, die Brücke sei abzureissen und durch eine Eisenbetonbrücke zu ersetzen. Im Gemeinderat sassen damals die beiden Gastwirte Berchtold und Fischer, die ihre Betriebe im Städtchen

hatten und sich offenbar von einer leistungsfähigeren Brücke eine Belebung des Durchgangsverkehrs versprochen. Der Gemeinderat liess durch die Bauunternehmung Losinger & Cie. in Bern ein Gutachten erstellen, das aus naheliegenden Gründen den Bau einer neuen Betonbrücke empfahl. Der bekannte Ingenieur Maillart in Bern arbeitete sogar ein konkretes Projekt aus. Alle Grossräte aus dem Amtsbezirk und der Gemeindepräsident von Wiedlisbach, Oberförster Tschumi, befürworteten den Ersatz der Brücke.

Am 5. November 1933 fand unter Leitung von Gemeindepräsident Fritz Leuenberger eine für damalige Verhältnisse mit 125 Stimmberechtigten sehr stark besuchte, vom Gemeinderat einberufene „öffentliche Versammlung zur Besprechung des Projektes für eine neue Aarebrücke“ statt. Fast alle Redner sprachen sich für den Abbruch der alten Brücke aus. Darunter eigenartigerweise auch der Wangener Grossrat Adolf Roth (*Halbbruder der Helene Roth, s. unten. Die Red.*), der darauf hinwies, dass die Brücke „dem heutigen Verkehr nicht mehr genüge“. Andere, vor allem Dr. Ernst Bernet, wiesen auf die unverhältnismässig hohen Kosten einer Renovation der bestehenden Brücke hin. Die Versammlung fasste schliesslich einstimmig eine Resolution – die Einstimmigkeit wurde allerdings später bestritten –, die wie folgt lautet:

„Die von einer von 125 stimmberechtigten Bürgern der Einwohnergemeinde Wangen an der Aare besuchte, vom Gemeinderat einberufene öffentliche Versammlung, zur Anhörung eines Referates des Herrn Ingenieur Maillart in Bern, über die Erstellung einer neuen Aarebrücke in Wangen an der Aare, hat mit Einstimmigkeit beschlossen, die Herren Grossräte des Amtes Wangen zu ersuchen, dahin zu wirken, dass das für die nächste Session des Grossen Rates vorgesehene Traktandum ‚Verstärkung der Aarenbrücke in Wangen an der Aare‘ verschoben wird, um damit dem Bau einer neuen Aarenbrücke nicht vorzugreifen: immerhin unter Reservierung des heutigen Kredites von Fr. 125'000.-- für eine neue Aarenbrücke. Die bestehenden Verkehrsverhältnisse verlangen den Bau einer neuen Brücke, und es sei die Baudirektion des Kantons Bern zu ersuchen, dieser Frage vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken, mit bestmöglicher Förderung der daherigen Vorarbeiten. Die Erstellung einer neuen Aarenbrücke ist zu einem dringenden Bedürfnis geworden und schon aus finanziellen Gründen einer Brückenverstärkung vorzuziehen.“

Das Verhalten der Wangener, die ihre Brücke gegen den Willen der zuständigen Baudirektion in Bern abreißen wollten, ist erstaunlich. Das finanzielle Argument ist kaum schlüssig, denn schliesslich ging die Sanierung der bestehenden Brücke ausschliesslich zu Lasten des Kantons, und Wangen hatte nichts beizutragen. Auch das Argument, dass die Brücke „dem Verkehr nicht mehr genüge“ ist zu relativieren. Denn selbst eine leistungsfähigere Brücke hätte nichts daran geändert, dass die beiden engen Stadttore den Verkehr nach wie vor behindert hätten. Tatsache ist jedoch, dass damals die Behörden und eine fast einhellige öffentliche Meinung in Wangen den Abbruch der historischen Brücke verlangten. Es ist nur von drei Wangenern bekannt, dass sie die Brücke erhalten wollten: Die Kunstmalerin Helene Roth, Fritz Obrecht-Schertenleib und Adolf Schmitz (*Vater des Autors. Die Red.*), der zwar damals nicht Mitglied des Gemeinderates war, aber Regierungsrat Bösiger kannte.

Dieser Regierungsrat, Dr. Walther Bösiger, Baudirektor des Kantons Bern, ist der eigentliche Retter der Brücke. Er stammte aus dem Oberaargau und hatte Zimmerleute unter seinen Vorfahren. Er hatte mehr Sinn für die Erhaltung eines derart bemerkenswerten Baudenkmals der Vergangenheit, wie es die Wangener Brücke war und ist, als die Wangener selbst. Er hat sich souverän über alle Widerstände und Einwände hinweggesetzt und weder die Grossräte aus dem Amtsbezirk noch den Gemeinderat angehört. Der Renovationskredit wurde bewilligt, die Firma Locher & Cie. in Zürich mit der Gesamterneuerung beauftragt und die Sanierung zügig und effizient an die Hand genommen. Der Grossteil der Arbeiten wurde durch die einheimische Bauunternehmung Bürgi & Cie. ausgeführt. Regierungsrat Bösiger hat wirklich im Alleingang die Brücke erhalten, und Wangen kann ihm auch heute noch dankbar dafür sein.

Die Gemeinderatsprotokolle jener Zeit lesen sich denn auch eher peinlich. So wird am 6. Februar 1934 vermerkt:

„Anschliessend hieran teilt der Vorsitzende mit, dass s. Zt. in dieser Brückenangelegenheit bei der Baudirektion um eine Konferenz nachgesucht worden sei, jedoch seither nie keine Einladung erhalten habe. Auch seien die Grossräte des Amtes Wangen in dieser Frage nie begrüsst worden. Diese Ausführungen werden von Gemeinderat Berchtold bestätigt.“

Oder am 16. Februar 1934:

„Kurz nach der am 3. November 1933 in hier stattgefundenen öffentlichen Versammlung i. S. Erstellung einer neuen Aarebrücke sei um eine Besprechung bei Herrn Baudirektor Bösiger nachgesucht worden. Letzterer habe dann erklärt, falls er in dieser Frage etwas wünsche, werde er der hierseitigen Behörde Mitteilung machen. Seither habe man aber weder schriftlich noch mündlich in dieser Brückenfrage irgendwelchen Bericht erhalten ...“

Lesenswert ist auch heute noch das Vorwort, das Regierungsrat Bösiger zum erwähnten Sonderdruck „Die Rekonstruktion der Holzbrücke von Wangen“ von Jacob Seger 1934 schrieb:

„Die Bauwerke früherer Jahrhunderte finden unser Gefallen, weil ihre Gestaltung nicht stumme, starre Masse, sondern von Lebensgeist beseeltes, organisches Gefüge ist. Zweckbestimmung des Objektes, klimatische Einflüsse, die Wahl der Baustoffe und das technische Können bedingte von jeher die Formen der Baukunst. Die Verwendung des zunächst der Baustelle vorhandenen Materials und die Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse verliehen ihr heimatliches Gepräge. Der Odem aber, welcher den alten Bauwerken entströmt, ist das Lebenszeichen des Geistes, welcher die alten Meister bei der schöpferischen Tat erfüllen. Die Merkmale dieses erschaffenden und im entstandenen Bau weiterlebenden Geistes sind Grundsatztreue bei der Entfaltung des Gestaltungswillens, Handwerkerstolz und Berufsehre in der Ausführung der Arbeiten und eine Betätigung nicht alleine getrieben vom Willen zum Erwerb, sondern vollbracht aus Freude und Genugtuung ob dem Werden des geplanten Werkes. Ein schönes Beispiel alter schweizerischer Bauart ist die alte Aarebrücke in Wangen a. A. und ein Meister der Zimmermannskunst ist Herr Jac. Seger, Zimmermeister in der Firma Locher & Cie. in Zürich, welcher diesen Aareübergang im Auftrage der Baudirektion des Kantons Bern im Jahre 1934 renovierte.

Wer das handwerklich richtig erneuerte historische Baudenkmal zusammen mit dem renovierten Schloss und dem altherwürdigen schmucken Städtchen Wangen a. A. besichtigt, wird uns verstehen, wenn wir dieses schöne Gesamtbild erhalten wollen und daher die Zumutung ablehnten, die Brücke abzubrechen und durch eine Zementkonstruktion zu ersetzen. Auf dem alten Gebälk beim Brückeneingang steht heute die sinnfällige Inschrift: ‚In ihrem stillen Glück, dass sie darf weiterleben, grüsst froh die Wangenbrück‘ “.

Die 1934 vorzüglich restaurierte Brücke, die 1967 nochmals gründlich überholt wurde, hatte bis zur Fertigstellung der Autobahn einen immer grösseren Motorfahrzeugverkehr zu bewältigen. Schliesslich lief der Grossteil des Verkehrs von Basel nach Bern über die Brücke, was natürlich immer problematischer wurde. Heute ist sie durchaus in der Lage, das reduzierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Sie ist nach wie vor ein stolzes Wahrzeichen Wangens, das als eindrücklicher Zeuge der Vergangenheit nicht mehr wegzudenken ist.



Flugaufnahme von Wangen um 1920, also Wangen vor 100 Jahren. Die Aare ist noch nicht gestaut und korrigiert. Die Kiesbänke sind gut sichtbar. Die Hauptstrasse geht von der Brücke links ab nach Wiedlisbach über dessen Moos. Wer das Bild genau betrachtet, erkennt, dass viele Gebäude noch nicht stehen, die heute stehen, aber auch Gebäude, die noch nicht stehen und heute schon wieder verschwunden sind, z. B. das ehemalige Landiareal. Dort stehen zwei Fabriken mit Kamin, die das Wasser der Oesch kurz vor dessen Einmündung in die Aare nutzen. Diejenige hinter der Kirche ist die Firma Roth-Bösiger, Holzwarenfabrik. (Foto Archiv Museum Wangen)