Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 14 (1971)

Artikel: 60 Jahre Oberaargauische Autobobilkurse AG (OAK)

Autor: Dietrich, Max

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1072036

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: 04.10.2025

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

60 JAHRE OBERAARGAUISCHE AUTOMOBILKURSE AG (OAK)

MAX DIETRICH

Die Herausgabe des 60. Jahresberichtes rechtfertigt einen kurzen Rückblick auf die Entstehung und Entwicklung der lokalen Verkehrsunternehmung in der Meinung, dass vollständige Angaben einer späteren Jubiläumsschrift vorbehalten bleiben.

1. Vorgeschichte

Die Vorgeschichte der OAK hängt eng mit den eisenbahnpolitischen Verhältnissen um die Jahrhundertwende zusammen. Der Ausgang des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 hatte für Frankreich den Verlust von Elsass-Lothringen und damit den Anschluss in Basel an die projektierte Nord—Süd-Verbindung via Gotthard zur Folge. Man suchte nach einer Ersatzlösung und befasste sich unmittelbar nach Kriegsende mit einem Bahnprojekt ab Belfort über Delle—Delsberg—Münster—Klus—Langenthal—Huttwil—Luzern—Gotthard. Diese Jura—Gotthard-Bahn (JGB) blieb Wunschtraum, trotzdem sich ein in Olten konstituiertes und von prominenten Politikern und Wirtschaftvertretern der Kantone Solothurn, Bern und Luzern zusammengesetztes Initiativkomitee für das Zustandekommen der JGB einsetzte. Für die Ausführung des Gesamtprojektes fehlte es an Finanzen. Der Bau der Teilstrecken blieb aber weiterhin Gegenstand ernsthafter Beratungen.

Eine weitere Nord—Süd-Transversale betraf die Direktverbindung Basel—Bern (mit der Wasserfallenbahn Basel—Liestal—Balsthal) und mit dem südlichen Teilstück Oensingen—Herzogenbuchsee. Diese Linie und die JGB rückten den Raum Balsthal und den engeren Oberaargau in den Bereich nationaler Verkehrsinteressen, zumal der Schnittpunkt mit der ost-westlich führenden Schweizerischen Centralbahn Olten—Bern (SCB) und der Gäubahn (Olten—Solothurn) in unserer Gegend lag. Die mit diesen Bahnprojekten verbundenen Verkehrsprobleme bedeuteten grünes Licht für die Errich-

tung eines leistungsfähigen Verbindungsnetzes mit Anschlüssen zugunsten lokaler Verkehrswünsche. Beispielsweise projektierte man in Langenthal Bahnverbindungen mit Zofingen und Herzogenbuchsee. Ausserdem sollte eine sogenannte oberaargauische Ringbahn Langenthal—Aarwangen—Niederbipp—Wiedlisbach—Wangen—Herzogenbuchsee—Bleienbach—Langenthal miteinander verbinden, und schliesslich erteilte im Jahr 1903 der Bund u.a. die Konzession für eine Eisenbahn Lyss—Herzogenbuchsee mit Abzweigung in Koppigen nach Kirchberg.

Im Einzugsgebiet der heutigen OAK fehlte es demnach nicht an Bahnprojekten, und wenn von den zahlreichen Konzessionsgesuchen einige Projekte nicht zur Ausführung gelangten, so lag dies weniger an fehlenden Finanzierungen als an dem im Sommer 1914 ausgebrochenen Ersten Weltkrieg. Durch ihn erlebte die Armee die Motorisierung. Nach Kriegsende fand das Automobil einen unerwarteten Einzug in die Privatwirtschaft. Die Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse nahm ihren Anfang.

2. Gründung

Der 22 km lange und 9 km breite Amtsbezirk Wangen zerfällt in zwei Teile, nämlich das Bipperamt nördlich der Aare bis auf die Jurahöhen und das Gebiet südlich der Aare bis hinauf auf die vorderen Emmental-Hügel. Obschon geographisch und topographisch betrachtet getrennt, gehören diese Gebietsteile politisch und wirtschaftlich zusammen. Es kam daher nicht von ungefähr, dass der Gedanke an die Errichtung eines Lokalbahnnetzes gerade im Amt Wangen auf fruchtbaren Boden fiel. Mit einer zweckmässigen Verbindung wollte man die beiden Amtsteile einander näher bringen, den Amtssitz Wangen der ganzen Bevölkerung leichter zugänglich machen und die Anschlüsse an die von Ost nach West führenden Hauptverkehrsadern ermöglichen. Ganz besonders aber sollte die Entwicklung der aufblühenden Industrie und der Aufschwung des Gewerbes und der Landwirtschaft gefördert werden.

Unter dieser Zielsetzung reichte ein von Herrn Paul Kasser, Gerichtspräsident in Aarwangen, präsidiertes Initiativkomitee im Dezember 1905/Januar 1906 beim Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn Herzogenbuchsee—Wangen—Wiedlisbach ein.

Letzte Fahrt der Postkutsche Wangen—Herzogenbuchsee, 29. Februar 1916. Ansichtskarte

Kurswagen OAK um 1920 auf Fahrt in Bern.

Der Gedanke einer Bahnverbindung blieb jedoch nicht unwidersprochen. Ein anderes Komitee, dem die Herren Regierungsstatthalter Tschumi, Wangen, und Amtsschaffner K. Jordi, Herzogenbuchsee, angehörten, befürwortete kurz zuvor eine Automobilverbindung nach Herzogenbuchsee, nachdem sich eine «Schweizerische Automobilbetriebsgesellschaft in Zürich» zur Uebernahme des Betriebes angeboten hatte. Trotz des erheblich geringeren Anlagekapitals budgetierte man ein jährliches Betriebsdefizit bis zu Fr. 5000.—. Dies und die Tatsache, dass eine Eisenbahn dem bahnpolitischen Konzept einer oberaargauischen Ringbahn und einer südlichen Verlängerung der Wasserfallenbahn als Direktverbindung Basel—Balsthal—Herzogenbuchsee—Bern besser entsprach, bewirkten, dass man auf die Einführung eines Automobildienstes verzichtete.

Durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 wurde dem Initiativkomitee zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die nachgesuchte *Eisenbahnkonzession* erteilt.

Nach Abschluss der nun folgenden umfangreichen und zeitraubenden Vorarbeiten — wie technische Projektierung, Festlegung der Baukosten und Sicherstellung der Finanzierung —

konstituierte sich am 26. März 1911 in der Sonne in Herzogenbuchsee unter der Firma *«Herzogenbuchsee—Wangen—Jura-Bahn»* (HWJB) eine Aktiengesellschaft zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Strassenbahn von Herzogenbuchsee über Wangen nach Wiedlisbach.

Die von der Gründungsversammlung aufgestellten Statuten fanden die Zustimmung des bernischen Grossen Rates und des Bundesrates. Die Zeitrechnung der «OAK» beginnt an diesem *26, März 1911*.

3. Bahnprojekt

Die Baukosten des Bahnprojektes sollten mit staatlicher Subvention und mittels Aktienzeichnung aufgebracht werden. Zu dem Zweck wurden den drei Gemeinden Herzogenbuchsee, Wangen und Wiedlisbach eine feste Beteiligung und den übrigen Gemeinden des Amtsbezirks nach Massgabe eines Verteilungsschlüssels ein Restbetrag zugemutet. Den einzelnen Gemeinden blieb es anheimgestellt, ihren Anteil aus bürgerlichen und Gemeindebeiträgen und durch Privatzeichnungen beizubringen. Die gebefreudige Ersparnis-

kasse Wangen beteiligte sich an der Finanzierung mit einem ausserhalb der Gemeindequote von Wangen liegenden erheblichen Betrag.

So kam es, dass sich die Aktionärschaft der HWJB aus Vertretern des Staates, der Einwohner- und Burgergemeinden und Privaten zusammensetzte, wobei der Ersparniskasse immer eine besondere Stellung zukam.

Die Gründeraktionäre rechneten nie mit einer Rendite. Die neue Bahn sollte wenigstens die Betriebskosten und die Speisung des Erneuerungsfonds bestreiten können, während eine Verzinsung des Aktienkapitals von der Weiterentwicklung des Unternehmens abhängig war. Es bestand von allem Anfang an die Meinung, dass nicht in erster Linie die Aussicht auf Dividende, sondern der wirtschaftliche Nutzen aus der Bahnverbindung für die Aktienzeichnung massgebend sein sollte.

Die statutarischen Möglichkeiten, die Erstellung der Bahn in zwei Teilstrecken (Herzogenbuchsee—Wangen und Wangen—Wiedlisbach) zu zerlegen, brachte eine gewisse Flexibilität im finanziellen Sektor. So kam es, dass die Gründung schon beim gezeichneten und zu 20% einbezahlten Grundkapital vorgenommen werden konnte. Zufolge Neuzeichnungen stieg das Grundkapital schliesslich auf Fr. 315 500.—. Es war zu einem Fünftel, d.h. mit Fr. 63 100.— einbezahlt und in auf den Inhaber lautende Aktien zu je Fr. 500.— eingeteilt. Der Staat sicherte die Gesamtfinanzierung durch eine vom Grossen Rat beschlossene Subventionierung von Fr. 485 000.—. Diese Finanzlage war für die spätere Entwicklung von grundlegender Bedeutung.

4. Umstellung vom Bahn- zum Automobilbetrieb

Der Kriegsausbruch im August 1914 verhinderte die Ausführung des Bahnprojektes. Die Vorarbeiten für das Bahnunternehmen wurden auf unbestimmte Zeit verschoben und das bereits in Wangen eröffnete Baubureau geschlossen.

Im Laufe des Sommers 1915 ging dem Verwaltungsrat der HWJB von privater Seite (Herr Fritz Berchtold, Kronenwirt, Wangen) eine Offerte zur Einführung eines Automobilkurses auf der Strecke Herzogenbuchsee—Wangen zu, und zwar für solange, bis die Ausführung der Bahn möglich wird. Der Verwaltungsrat liess sich von der Generalversammlung vom 9. Oktober 1915 ermächtigen, dem Offerenten die Führung der Kurse gegen

eine Kilometerentschädigung zu übertragen und das Geschäft auf eigene Rechnung zu betreiben. In diesem Sinne kam der Vertrag mit Herrn Berchtold zustande.

Die Kollaudation des ersten Wagens fand am 28. Februar 1916 und die *Betriebseröffnung auf der Strecke Herzogenbuchsee—Wangen am 1. März 1916* statt, nachdem zuvor die staatliche Bewilligung zur Strassenbenützung und die Konzession der Post für den Post-, Gepäck- und Güterverkehr eingetroffen waren.

War der 26. März 1911 der Geburtstag des Unternehmens in rechtlicher Sicht, so war es der 1. März 1916 in betrieblicher Hinsicht.

Mit dem Beginn des Automobildienstes war eine fühlbare Verkehrserleichterung eingetreten. Der Kurs erfreute sich grosser Beliebtheit. In den ersten zehn Betriebsmonaten wurden täglich fünf Kurse nach jeder Richtung gefahren, mit welchen 24967 Personen befördert wurden.

Dieser Erfolg führte schon am 20. Februar 1917 zur Ausdehnung des Kurses nach Wiedlisbach, nachdem Herr Berchtold einen weiteren Wagen in Dienst stellte.

Am 1. Juni 1917 erfolgte auf Rechnung der beteiligten Gemeinden die Eröffnung der Kursstrecke Herzogenbuchsee—Bleienbach—Langenthal.

Die Erweiterung der Fahrleistung brachte viele Schwierigkeiten. Abgesehen von der stets zunehmenden Teuerung und der bedenklichen Benzinverknappung war die Herstellung von befriedigenden Anschlüssen in Herzogenbuchsee, in Langenthal, Wangen und dann in Wiedlisbach an die kurz zuvor in Betrieb genommene Solothurn—Niederbipp-Bahn nur schwer zu erreichen. Ausserdem fiel ins Gewicht, dass die Mehrzahl der Reisenden diese Kurse nur auf einer Teilstrecke benützte, während auf die Strecke Herzogenbuchsee—Wangen weitaus die grösste Frequenz entfiel.

Zufolge Kündigung des Vertrages durch Herrn Berchtold übernahm die HWJB per 1. März 1919 den ganzen Betrieb in Regie. Herr Berchtold selbst wurde anstelle eines verstorbenen Mitgliedes in den Verwaltungsrat und später in die Direktion gewählt, unter gleichzeitiger Uebertragung der kaufmännischen und technischen Leitung. Er war somit der erste Betriebsleiter des Automobildienstes.

Die Folgen des Regiebetriebes waren sehr mannigfaltig. Der inzwischen auf drei Einheiten angewachsene Fahrzeugpark ging nunmehr ins Eigentum der Unternehmung über, und es musste eine Reparaturwerkstätte und eine Garage errichtet werden, zu welchen Zwecken das Salzhaus in Wangen ge-

mietet und in Herzogenbuchsee beim Bahnhof Terrain zum Bau einer Garage gekauft wurde. Das Rollmaterial wurde durch Ankauf von zwei Lastwagen aus Beständen der Armee vermehrt und auf Postautomobile umgebaut. Die Zutaten und namentlich der Brennstoff mussten vom Betrieb beschafft werden. Dies alles hatte zur Folge, dass die Bahngesellschaft ihre Verwaltungsrechnung von derjenigen ihres Automobilbetriebes unter der Bezeichnung «Oberaargauische Automobilkurse» trennte. Im Februar 1921 wurde der Automobildienst auf die Strecke Herzogenbuchsee—Seeberg— Koppigen ausgedehnt, womit im südlichen Amtsbezirk Wangen alle Linien dem Automobil erschlossen waren, für welche früher Bahnbetrieb vorgesehen war.

5. Namensänderung

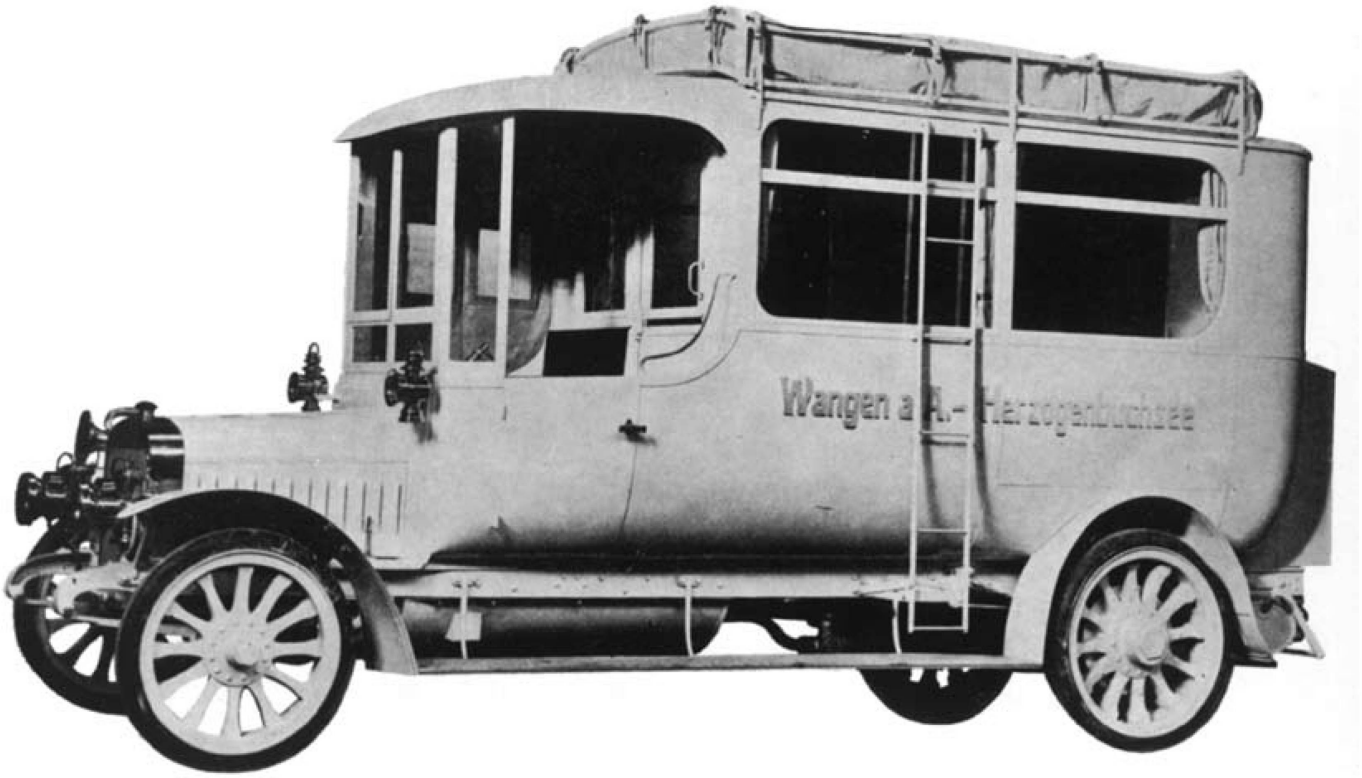
Die HWJB hatte vollständig auf Automobilbetrieb umgestellt und auf die Ausführung früherer Bahnprojekte «stillschweigend» verzichtet. Im Jahre 1922 erlosch die Bahnkonzession. Gestützt auf diese Veränderung der Verhältnisse beschloss die Generalversammlung am 18. Juli 1925 eine Statutenänderung, durch welche in erster Linie der Name der Firma abgeändert und ausserdem der Gesellschaftszweck neu umschrieben und das Grundkapital neu bestimmt wurden. Die übrigen Statutenbestimmungen der HWJB blieben mit Ausnahme einiger formeller Anpassungen unverändert.

Die Firma hiess fortan:

Oberaargauische Automobilkurse AG

Sie betrieb an Stelle einer Strassenbahn auf der Konzessionsstrecke Postautomobilkurse und übernahm mit Genehmigung der Generalversammlung solche Postautomobilkurse auch auf anderen Konzessionsstrecken, ebenso die Ausführung von Automobiltransporten aller Art. Das Grundkapital wurde auf den Betrag des einbezahlten Kapitals von Fr. 63 100.— herabgesetzt und dieses in 631 auf den Inhaber lautende Aktien von je Fr. 100.— eingeteilt.

Die Statuten wurden am 24. Juni 1934 von der Generalversammlung namentlich in bezug auf den Gesellschaftszweck präzisiert. Der Betrieb konnte nun auf rechtlich verankerter Basis unter Beibehaltung der bisherigen Gesellschaftsstruktur weitergeführt werden.



Erster Autobus der Oberaargauischen Autokurse. Betriebsaufnahme: 1. März 1916

6. Entwicklung

Es ist nicht Aufgabe dieses Berichtes, auf die kommerziellen und technischen Belange näher einzutreten. Dagegen sei darauf hingewiesen, dass die OAK bemüht war, ihre Dienstleistung auch ausserhalb der eigentlichen Kursstrecken anzubieten und in Transportgeschäfte aller Art einzutreten, so sich im Einzugsgebiet Gelegenheit bot.

So wurden Gesellschafts- und Fernfahrten organisiert, wozu erstmals 1927 ein spezielles Fahrzeug, ein Manor 6-pl., in Betrieb kam.

Der Fahrzeugbestand erweiterte sich nach und nach und weist heute 10 Einheiten auf:

3 moderne Mercedes-Reisecars
5 Postkurswagen
1 Kleinbus
1 Lastwagen

Der Zusatzverkehr entwickelte sich wie folgt:

— Ab 1. Januar 1938 führte die OAK den Autokurs Herzogenbuchsee—Seeberg—Koppigen für die PTT als Autohalter.
— Am 29. März 1944 erwarb die OAK sämtliche Immobilien und Fahrzeuge der Automobilgesellschaft Aeusseres Wasseramt und führte den Werkkurs von Winistorf nach Gerlafingen (WSG).
— Am 1. Januar 1948 erfolgte die Eröffnung der Strecke Günsberg—Riedholz—Solothurn (GRS) für Rechnung der Gemeinde Günsberg.
— Auf 1. Dezember 1948 wurde die Stammstrecke ab Wiedlisbach bis Rumisberg erweitert.
— Ab Mai 1962 erfolgte die Erweiterung der Strecke HWW bis Farnern.
— Ebenfalls im Mai 1962 wurde die Strecke über Heimenhausen erweitert. Dieser Abschnitt wurde bereits ein Jahr später wieder aufgehoben. Der gleichzeitig eingeführte Kurs über Walliswil-Wangen wird neu separat ab Wangen bedient.
— Und schliesslich besorgte die OAK den Güter- und Schwerverkehr im Raume Wangen.

Für die Garagierung des ansehnlichen Wagenparkes stehen der OAK Eigengaragen in Herzogenbuchsee und Wangen zur Verfügung und früher auch in Winistorf.

Aus der Betriebsstatistik ergibt sich für den Zeitraum von 1916—1970:

— eine Beförderung von total 7 387 161 Personen,

— eine Dienstleistung von 9 551 646 Kilometern,
— angeschafft wurden insgesamt 35 Fahrzeuge, d.h. alle 19 Monate ein neues Fahrzeug,
— das heutige Streckennetz hat eine Länge von 40,3 km.

Für die Bewältigung dieses erheblichen Verkehrs bediente sich die verantwortliche Direktion eines Betriebsleiters:

Herr Ernst Wälti	1923—1928
Herr Hermann Minder	1929—1961
Herr Hans Weber	1961—1966
Herr Rudolf Ingold	1966—heute

Die Firma wurde von den nachstehenden Herren geleitet:

Verwaltungsratspräsidenten:

Herr Jakob Roth-Sommer, Wangen	1911—1933
Herr Dr. Hugo Dürrenmatt, Bern	1933—1938
Herr Dr. Max Dietrich, Herzogenbuchsee	1939—1968
Herr Eugen Oeggerli, Herzogenbuchsee	1969—heute

Direktionspräsidenten:

Herr Jakob Roth-Sommer	1911—1933
Herr Fritz Berchtold, Wangen	1933—1937
Herr Hans Pfister, Wangen	1937—1940
Herr Walter Berchtold, Wangen	1941—1961
Herr Heinrich Roth, Wangen	1961—1962
Herr Paul Baumann, Wangen	1962—1967

7. *Neukonstituierung*

Die a.o. Generalversammlung vom 15. Januar 1968 genehmigte neue Statuten in der Meinung, sowohl die interne Organisation wie auch die Finanzmittel den neuen Verhältnissen anzupassen. Gleichzeitig wurde der Gesellschaftszweck neu und erweitert umschrieben.

Die Kompetenz der nunmehr aufgehobenen Direktion wurde dem Verwaltungsrat übertragen und durch Neuzeichnung des Grundkapitals auf Fr. 310 000.—, eingeteilt in 620 Namensaktien zu je Fr. 500.— festgelegt.

Die neuen Statuten ermöglichten den Gemeinden der Nebenstrecken den Eintritt in die OAK als Aktionäre, womit nunmehr alle Gebietsteile des Amtsbezirks Wangen gleichermassen mit der OAK verbunden sind.

Statistik

Betriebs-jahr	transportierte Personen	gefahrene Kilometer	Streckennetz
1916	24 967	29 376	1. 3. Wangen—Herzogenbuchsee
1917	49 925	63 351	1. 6. neu HBL
1918	39 542	55 983	
1919	50 491	57 041	
1920	42 734	53 355	
1921	66 449	91 642	4. 2. neu HSK
1922	67 572	94 089	
1923	58 933	90 750	
1924	59 462	88 961	
1925	57 417	92 481	
1926	53 251	94 666	
1927	57 706	96 982	
1928	59 372	103 056	
1929	61 672	102 660	
1930	61 113	103 804	
1931	75 538	119 942	
1932	70 683	113 059	
1933	65 715	117 142	
1934	64 810	113 585	
1935	70 390	138 131	
1936	58 776	127 648	
1937	59 471	134 052	
1938	44 960	121 615	
1939	37 553	90 665	
1940	27 176	79 497	
1941	30 445	61 580	
1942	36 576	77 546	
1943	53 128	83 879	Sonntagsfahrverbot
1944	41 893	79 757	29. 3. neu WSG

Betriebs-jahr	transportierte Personen	gefahrene Kilometer	Streckennetz
1945	93 468	82 468	
1946	129 015	145 232	
1947	177 828	182 731	
1948	220 510	203 489	1. 1. neu GRS/1. 12. R'berg
1949	202 450	215 376	
1950	223 604	220 803	
1951	227 078	225 257	
1952	241 212	241 338	
1953	236 977	239 898	
1954	225 160	246 731	
1955	219 298	247 661	
1956	221 952	265 521	
1957	217 332	272 745	
1958	203 962	258 278	
1959	204 636	284 116	
1960	212 978	290 678	
1961	217 130	314 961	
1962	223 552	385 519	neu Farnern, Wwil + H'hausen
1963	189 034	377 441	Aufgabe GRS + H'hausen
1964	127 494	339 684	
1965	114 803	350 111	
1966	130 952	343 885	
1967	140 750	304 062	Aufgabe WSG
1968	138 737	277 431	
1969	148 313	295 161	
1970	151 216	285 044	