

Zeitschrift:	Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland
Herausgeber:	Jahrbuch Oberaargau
Band:	19 (1976)
Artikel:	Altstadt und Durchgangsverkehr im 19. Jahrhundert : am Beispiel von Wiedlisbach und Wangen
Autor:	Flatt, Karl H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1071865

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: 10.12.2025

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

ALTSTADT UND DURCHGANGSVER- KEHR IM 19. JAHRHUNDERT

am Beispiel von Wiedlisbach und Wangen

KARL H. FLATT

Seit Ende 1826 erwog die bernische Strassenkommission die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Wiedlisbach¹. Die Solothurnstrasse sei nun bis auf den *Engpass von Wiedlisbach* mustergültig; sie gehöre zu den besuchtesten des Kantons und werfe viel Zoll- und Lizenzgeld ab (allein 1825 wurde in Dürrmühle und Attiswil eingenommen: an Zoll-Lizenz und Tabakimport ohne Salzzoll rund Fr. 16 330.—)².

Erstens schlug die Kommission vor, ein dreieckiges Stück Land mit Speicher des Johann Ammon zu erwerben, um den «Kehr» von der Solothurn- in die Wangenstrasse zu erweitern. Die Langholzfuhrten von Solothurn Richtung Wangen sperrten der Enge wegen oft den Verkehr auf der Hauptstrasse.

Im Städtchen selbst sei die Passage bloss 10—12 Fuss breit und werde durch die schief gebauten Brücken (untere: 200 Fuss lang) erschwert. Selbst bei hellem Tag sei die Sicht durch die äusserst engen *Tore mit Türmen* unmöglich, so dass die Fuhrleute die Durchfahrt mieden. Als billigste Lösung böte sich die Umfahrung des Städtchens durch den Ausbau eines bestehenden Weges im Süden an oder dann die Verbreiterung der beiden Brücken vor den Stadttoren. Die Brustquadern auf der untern Seite beider Brücken müssten abgebrochen, die Gewölbe darunter abwärts verlängert, die Fahrbahn durch Abbruchmaterial auf 24 Fuss erweitert und das Gassenpflaster erneuert werden. «Sollten die zu wenig oder gar nichts dienenden Thürme des Städtchens an beyden Thoren zugleich abgebrochen werden, so würde der Zweck umso schöner erreicht und Wiedlisbach eine offene, freye und umso angenehmere Lage erhalten.»

Die Kommission bat die Regierung, den Willen der Wiedlisbacher zu erkunden, bevor die Projekte ausgearbeitet werden könnten. Am 1. Mai nahm sie dann von der Vernehmlassung Kenntnis: Vorgesetzte und Bürgerschaft von Wiedlisbach wehrten sich gegen den Abbruch des einen Turms, der ihnen Miete abwerfe, während der *Transit* dem Städtchen wenig Vorteil

verschaffe. Die Kommission aber ersuchte die Regierung, den Wiedlisbachern begreiflich zu machen, «dass eben wegen dieser Ein- und Ausfahrt jeder Reisende oder Fuhrmann so schnell als möglich und ohne Aufenthalt durchzukommen trachte und dass — da der Transit unter jenem Hindernis nicht leiden dürfe — man im Notfall, obwohl ungern, sich gezwungen sähe, die Strasse unter dem Städtchen durchzuführen». Man war in Bern zum Schluss gekommen, dass eine Korrektion ohne den Abbruch der Tore nutzlos wäre.

Oberamtmann R. E. Effinger, der sich gerade in jenem Jahr — freilich vergeblich — für die Beibehaltung der Salzfuhr durchs Bipperamt einsetzte, gelang es schliesslich, die Wiedlisbacher zu überzeugen, die für *Abbruch* und Material eine Entschädigung von Fr. 800.— zugesichert bekamen. (Schreiben der Gemeinde vom 12. IX. und 10. XII.)

So konnte die Strassenkommission am 3. Mai 1828 das Projekt einreichen, das am 30. Mai die Genehmigung der Regierung erhielt. An Entschädigungen waren Fr. 3278.—, an Kunstarbeiten Fr. 1050.— vorgesehen, während die Gemeinden Attiswil, Rumisberg, Farnern und Oberbipp Fahrungen im Wert von Fr. 1185.— zu leisten hatten. Die Abrechnung lag im Januar 1830 vor und zeitigte eine Kostenüberschreitung von Fr. 878.—.

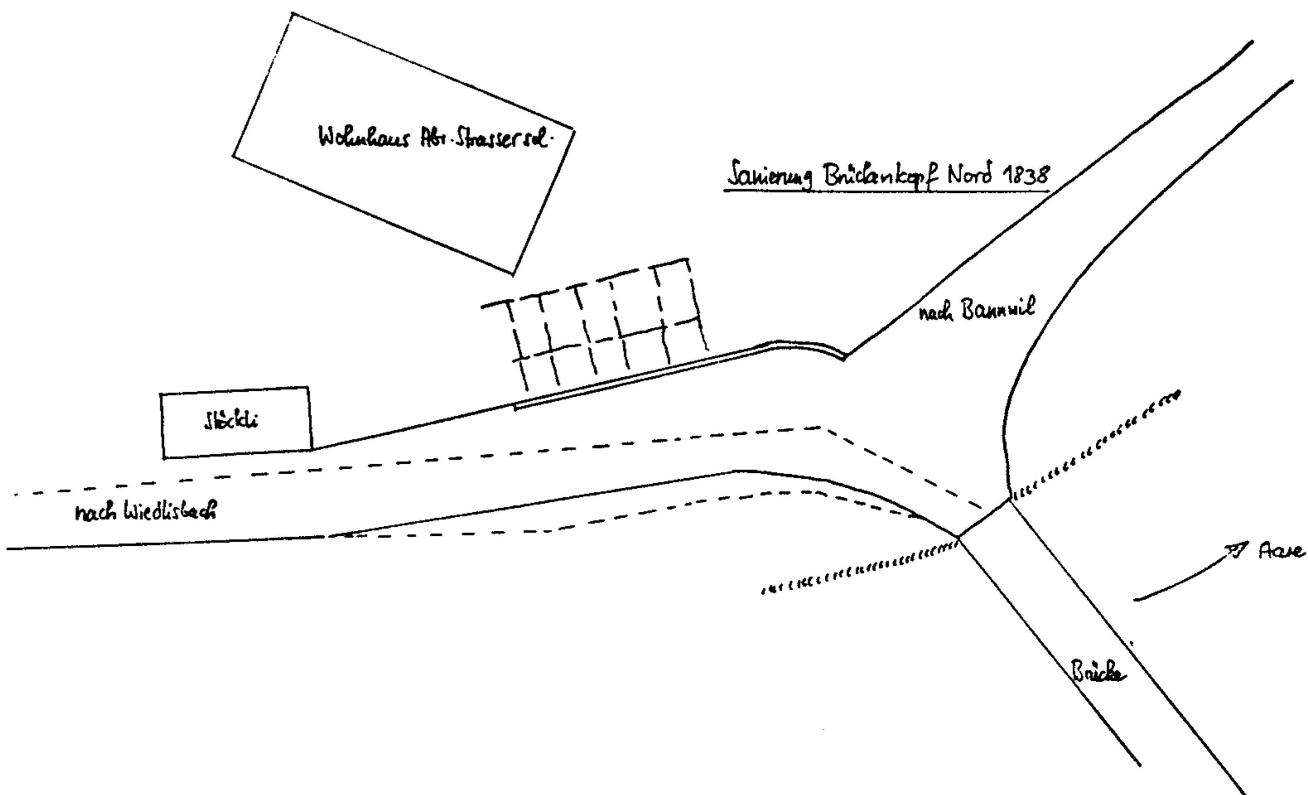
Entgegen dem Projekt wurden die Tortürme von Fachleuten sorgfältig abgebrochen, wobei man beim Obertor neben dem Kornhaus aus Vorsicht vorerst 2—2½ Fuss anstossendes Gemäuer stehen liess. So wurden die Nachbarhäuser nicht beschädigt, und die Strasse musste nur für Fuhrwerke gesperrt werden. Das Abbruchmaterial wurde zur Verbreiterung und Verlegung der Brücke benutzt. Die Gemeinde gestattete die Zurücksetzung des öffentlichen Waschhauses, während Schreiner Christian Känzig für die Abtragung des von der Häuserlinie vorstehenden Hausteils, Aenderung der Fassade und des Dachstuhls Fr. 770.— erhielt. Auch die Einmündung der Wangenstrasse wurde durch Versetzen des vorerwähnten Speichers und eines Nussbaums korrigiert.

*

Ueber die Erstellung der neuen Verbindungsstrasse Wangen—Wiedlisbach durchs Moos (1786) haben wir früher andernorts berichtet³. Hier soll von der Sanierung der Brückenköpfe und des Schlosstores in Wangen die Rede sein⁴.

Im Jahre 1823 hatte der Staat die Pflasterung von der Brückenausfahrt beim Zollhaus bis zum Schloss repariert, zehn Jahre später auch vor dem Schloss, unter Neufassung des Abzuggrabens. Schon 1832 wies der Regierungsstatthalter auf die *enge Strassenpassage beim Schloss* hin. Die Strasse Herzogenbuchsee—Wiedlisbach werde häufig durch breiträdrige Fuhrwerke von Basel nach Burgdorf/Thun befahren. Sie müssten unter dem Schloss durch ein Gewölbe fahren, dessen beide Enden niedere und engere Tuffsteinbögen hätten. Das Gewölbe sei zudem gespalten und habe einen Riss durch die zweistöckige, zweiachsige Fassade verursacht.

Der Staat wandte sich aber zuerst der *Verbesserung des nördlichen Brückenkopfes* zu. In einem Bericht von Grossrat Plüss heisst es, die Strasse sei nicht nur von lokaler Bedeutung, sondern vermittele den Verkehr zum Bielersee, zur neuen Créminal-Strasse, dem Obern Hauenstein, nach Herzogenbuchsee und ins Emmental. Plüss befürwortete nicht nur die Korrektion der Brückeneinfahrt, führte doch die Strasse von Wiedlisbach fast rechtwinklig mit ungefähr 10% Steigung zur Brücke, sondern auch den Bau einer Strasse von Wangen nach Aarwangen und Murgenthal im Hinblick auf Steigung des



Zollertrags. Der Gemeinderat versprach die Fuhr von 100 Bännen Grien, wenn der Staat zur Sanierung Hand biete und den Weg zum Aaregrien fahrbar mache.

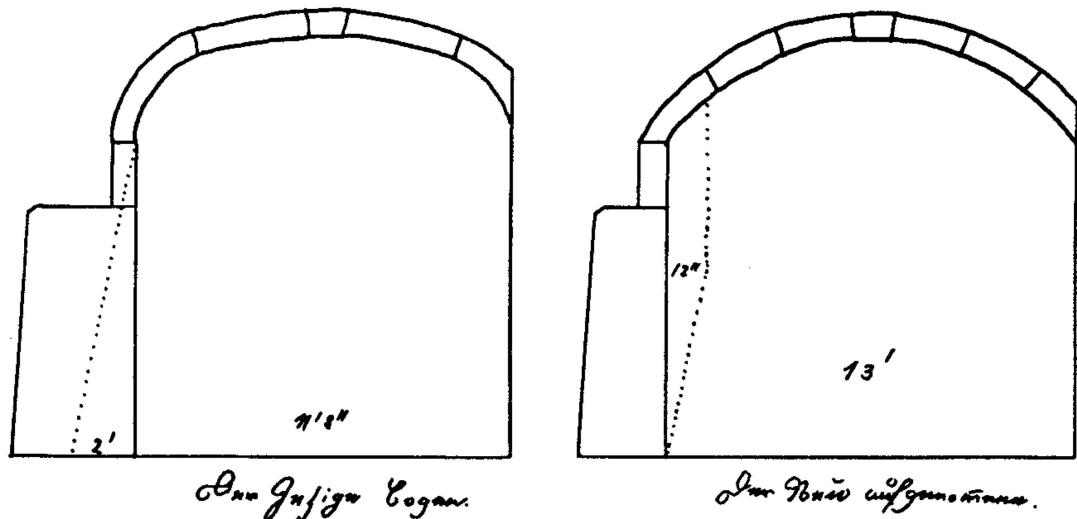
Schon 1836 hatte der Staat einen Teil des Gartens der Gebrüder Strasser, Abrahams sel. im Staadhof, gekauft und sah — nach dem Devis von Zimmermeister Bürgi — eine Korrektion mit Aufwand von rund Fr. 600.— vor. Wangen aber fand mit dem Vorschlag einer umfassenden Verbesserung — Aufwand rund Fr. 2000.— — bei Gutachter Plüss Zustimmung: Mit der kleinen Korrektion würde die Strasse dem Stöckli der Strasser erst nach links, dann im rechten Winkel nach rechts ausweichen müssen. So entschloss sich denn die Regierung am 27. Heumonat 1838, das grössere Projekt, verfasst von Geniehauptmann Ingenieur Gatschet, auszuführen und zu diesem Zweck das gemauerte Wohnstöckli der Gebrüder Strasser und einen neuen Wagenschopf auf Abbruch zu kaufen. Der Gesamtkredit belief sich auf Fr. 2300.—, abzüglich Fr. 192.— für Fuhrungen.

Die neue Brückeneinfahrt bewährte sich, bis sich der Staat Bern 1971 — im Zusammenhang mit der Verlegung der Strasse zum neuen Waffenplatz und nach Walliswil-Bipp — zu einer weitem Verbesserung entschloss, die dem wachsenden Verkehr ein übersichtlicheres Einbiegen auf die Aarebrücke ermöglicht.

Es ist bekannt — u.a. aus alten Stadtansichten —, dass die Aarebrücke früher länger war und bis zum Zollhaus reichte. Unklar war bisher, wann die *Verkürzung der Brücke* erfolgte. Das ergibt sich aus den Akten des Berner Staatsarchivs⁴.

Aus einem Bericht des Regierungsstatthalters J. J. Leu vom Sommer 1844 geht hervor, dass zwischen dem Torbogen beim Schloss und dem nördlichen Brückenkopf nicht nur schlechte Sicht herrschte, sondern auch auf 575 Fuss Länge kein Ausweichen möglich war. Leu schlug von Anfang an eine grosszügige Lösung mit Damm vor, um die 6½%-Steigung zwischen Schloss und Brückeneinfahrt auf eine Länge von 256 statt auf 130 Fuss zu bewerkstelligen. Dies bedingte den *Abbruch von 126 Fuss der Aarebrücke*. Leu drang damit aber erst durch, als Major R. Gatschet in einem Gutachten vom 6. September die bisherigen Devise kritisierte und am 3. Oktober selbst ein Projekt vorlegte.

Ueber den *Abbruch des steinernen Brückentors* (14 mal 17 Fuss, Höhlung 10 Fuss, Mauerdicke 3 Fuss) war man sich allgemein einig. Hingegen hielt Leu die *Erweiterung des Schlossbogens* (gegen Süden aus Solothurnstein, gegen



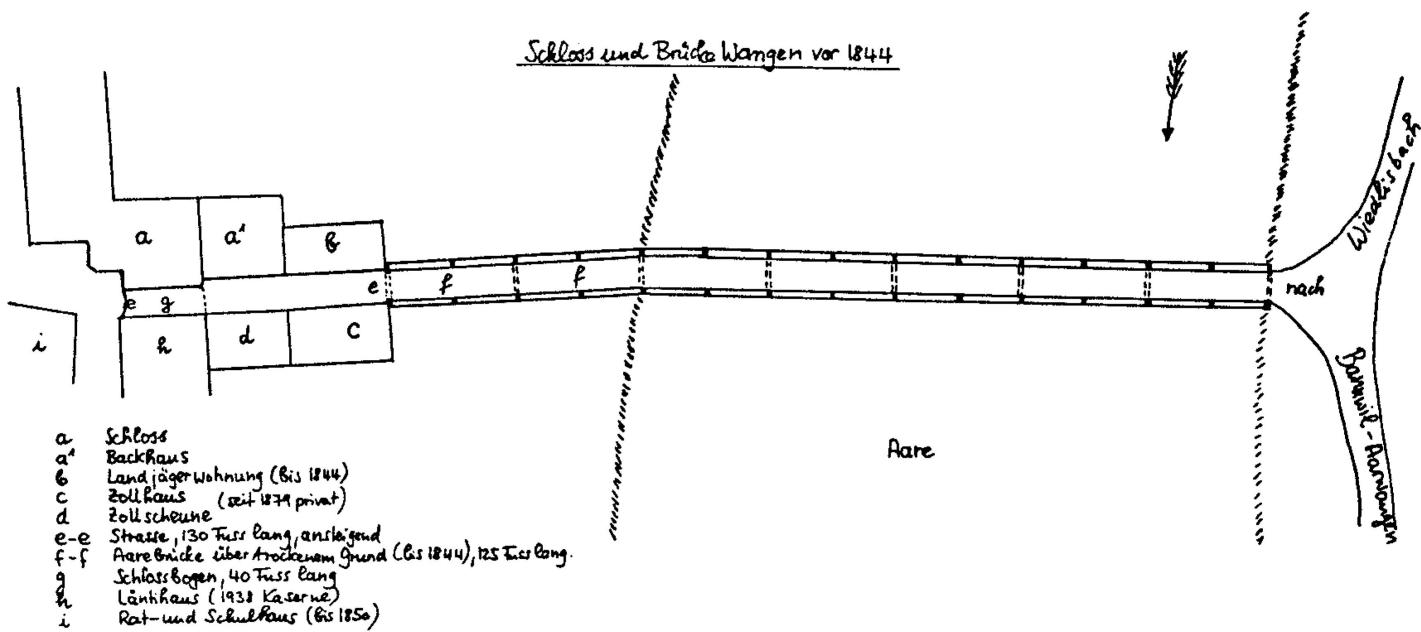
Stadtmauer Wangen
beim Schloss, 1844, Südseite

Norden aus Tuff) in der Höhe auf 10 Fuss, rückwärts um 6 und auf dem Boden um 2 Fuss wegen der schiefen Richtung für ungenügend. Die Fuhrwerke brauchten oben, nicht unten mehr Platz. Er schlug die Erweiterung um 2 Fuss und den Ersatz des Gewölbekopfsteins vor.

Die von Wangen befürwortete blosse Tieferlegung der Fahrbahn wurde von Gatschet abgelehnt, weil damit die Enge zwischen Zollhaus und Landjägerwohnung ($11\frac{1}{2}$ Fuss) und der schiefe Brückeneingang nicht behoben würde. Um dem Salztransit Platz zu schaffen und den Fuhrwerken das Kreuzen zwischen Schloss und Brücke zu ermöglichen, sollte anstelle der beiden über der Schiffslände stehenden Joche ein *Damm von $24\frac{1}{2}$ Fuss Kronenbreite* erstellt werden, d.h. Abbruch der Brücke auf 126 Fuss. Der steinerne Pfeiler am rechten Ufer diente als neues Widerlager. Unter dem neuen Brückenkopf sollte der *Reckweg* längs der Flügelmauer auf starken Brettern, ruhend auf neun eisernen Konsolen, geführt werden. Ferner mussten am Zollhaus Abtrittkasten, Kellerfenster und Eingang und auch die gegenüberliegende Landjägerwohnung versetzt werden. Neu erstellt wurde als direkter Abgang vom Damm der *Salzrain*, 12 Fuss breit und 72 Fuss lang. — Grossrat Collin befürwortete am 16. Oktober das Projekt, das sich mit Stützmauern auf Fr. 3200.— bezifferte. Der Schlossbogen war offenbar damals schon saniert.



Torbogen beim Schloss Wangen mit Blick auf Brücke
Aufnahme Walter Studer, Bern



Im Dezember 1844 wurde im Rössli der Brückenabbruch an Johann Bürgi versteigert. Dieser hatte noch Fr. 830.— zu zahlen, während Grossrat Jakob Roth für die Dammauffüllung Fr. 1750.— erhielt. Grossrat J. R. Vogel ging leer aus. Vom Abbruch behielt sich der Staat bloss die Ziegel vor, während Holz- und Eisenwerk von Brücke und Magazin (darunter) an Bürgi fiel. Zuerst waren Gehsteig und Lehne gegen die Länti abzubrechen, um das Auffüllmaterial hinunterwerfen zu können. Dann sollte anstelle des ersten steinernen Pfeilers ein Notjoch erstellt werden, um die Brücke bis zur Vollendung des Damms noch als Notsteg brauchen zu können. Die Dammauffüllung dauerte bis April 1845; im Sommer wurden unter der Brücke mehrere Landhaken mit Ringen zum Anbinden von Schiffen und Flössen angebracht, im Herbst die Stützmauer am Salzrain erstellt und auch die Brustmauer am nördlichen Brückenkopf repariert, wo früher ein Schilderhäuschen für Wassergrössen gestanden hatte.

Im Frühjahr 1846 baute man vom Brückenkopf Süd eine Steintreppe zur Länte. Gleichzeitig wurde die eiserne Fussschwelle am Brückeneingang weggenommen, die neue Strasse noch etwas tiefer gelegt und das steinerne Joch aufgemauert.

Im gleichen Jahr korrigierte man auch die Gensbergsteigung. 1854 forderten alle betr. Gemeinden die Verbesserung der Strasse Wangen—Herzogenbuchsee⁵ angesichts von viel Gefälle und Steigung bis zu 12%. Die Strecke sei Bestandteil der 1.-Klass-Strasse Basel—Dürrmühle—Herzogenbuchsee,

sehe einen wöchentlichen Verkehr von 9400 Zentnern (Strasse Solothurn—Wiedlisbach: 7000—8000 Zentner) und diene dem *Export von Käse und Bauholz*. Allein in Wangen würden jährlich 59 600 Zentner *Salz*⁶, wovon gut ein Fünftel für das Kantonsinnere, eingelagert.

Postbüro Wangen 4644 Briefe, 521 Fahrpoststücke

Postbüro Herzogenbuchsee 6940 Briefe, 1229 Fahrpoststücke

Hingegen sei die Reisepost unbedeutend: Der Nachtwagen nach Basel verkehre über Solothurn, und der lokale Einspänner finde seit fünf Jahren keinen Anschluss an die Bern-Zürich-Post. Zudem seien Wangen, Bipperamt und Tal auf die Eisenbahnstation Herzogenbuchsee angewiesen. — Die Regierung zeigte sich dem Wunsch geneigt und nahm die Strassenkorrektion in Etappen in Angriff.

Eine Nachricht des gleichen Jahres beweist, dass auch die *Flösserei* damals noch blühte. Der vielseitige Nationalrat Vogel benützte nämlich — laut Klage des Ohmgeldbeamten Lanz — ohne Bewilligung einen Holzplatz ob der Brücke; sein Flossholz habe einen Weidling zerstört. — Wie sich dann die Verkehrsverhältnisse in kurzem zum Schlechten wandelten und erst der Eisenbahnanschluss von 1876 Besserung brachte, zeigen die Geschichte der Gäubahn, aber auch unsere Darstellung der Anfänge des Waffenplatzes Wangen (1973).

¹ Manual Strassencommission Nr. 10, fol. 186, 399 und Aemterbuch Wangen Nr. 6 in StA Bern.

² Zum Zollertrag vgl. Gedenkschrift 100 Jahre Ersparniskasse Wangen, 1924, R. Studer, S. 193 f.

³ Vgl. Wiedlisbacher Kurier Nr. 4, August 1961, und Flatt, Oberaarg. Zölle im 18. Jh., OJB 7, 1964, S. 9 f.

⁴ Mappe Bauwesen 19. Jh., Wangen, StA Bern. — Zur Geschichte der Aarebrücke vgl. Konrad Meyer-Usteri in OJB 10, 1967, S. 178 ff.

⁵ Zum Strassenbau der Region vgl. Anm. 3 oben. Nach Studer, S. 82 (vgl. Anm. 2), wurde diese Strasse 1803 angelegt, laut Dokument im Knopf des Zeitglockenturms 1811 ausgemarct. — 1844 entstand die Strasse Wangen—Deitingen durchs Rindermoos, 1871 die Strasse nach Walliswil-Wangen durch den Galgenrain.

⁶ Zum Salzumschlag vgl. Studer, S. 191 f. (wie Anm. 2). Zur Wirtschaftsgeschichte des Amtes Wangen: Flatt, 150 Jahre Ersparniskasse Wangen, 1974.