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

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 38 (1995)

Artikel: Die Oberaargau-Seeland-Bahn : ein Projekt aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg

Autor: Neuhaus, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071540

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

DIE OBERAARGAU–SEELAND-BAHN

Ein Projekt aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg

WERNER NEUHAUS

Während heute im Oberaargau erneut Bahnprobleme gewälzt werden, boten die Eisenbahnen bereits im letzten Jahrhundert Diskussionsstoff zur Genüge: Zuerst war von der Nationalbahn die Rede, während später eine «Oberaargau-Seeland-Bahn» mit Ausgangspunkt in Herzogenbuchsee geplant war. Unser Rückblick soll die damaligen Ideen der Vergessenheit entreissen; möglicherweise kann der eine oder andere Leser gar gewisse Ähnlichkeiten mit den heutigen Meinungsverschiedenheiten entdecken.

Bau und Ende der Nationalbahn

Das Eisenbahnnetz von 1875 wies bereits eine abwechslungsreiche Vielfalt auf: So bestand damals schon eine durchgehende Bahnlinie vom Genfersee über Lausanne-– Bern – Herzogenbuchsee – Olten – Zürich –- Winterthur –St. Gallen zum Bodensee mit einer Abzweigung über Frauenfeld nach Romanshorn. Ebenfalls fertiggestellt war damals die Strecke von Lausanne über Neuchâtel – Biel – Solothurn nach Herzogenbuchsee – und da soll noch jemand behaupten der «Süd-Plus-Ast» der Bahn 2000 von Solothurn Richtung Herzogenbuchsee sei eine Idee des 20. Jahrhunderts… Dazu kamen als weitere wichtige Routen jene von Basel über den alten Hauenstein nach Olten – Luzern und von Basel via Bözberg nach Zürich – Sargans – Chur und Buchs – Rorschach. Noch fehlten aber die grossen Tunnelbauten am Simplon, Lötschberg, Gotthard und Albula.

Kampf gegen die «gewinnsuchenden Privaten»

Die skizzierten Verbindungen der grossen Zentren schienen aber den damaligen Demokraten gar nicht zu gefallen; vor allem von Winterthur aus

(unter ihrem Stadtpräsidenten J.-J. Sulzer) inszenierten sie einen Kampf des «Volkes» gegen die sogenannten «Herren» und «Bundesbarone». Kritisiert wurde dabei insbesondere, dass die bisherigen Privatbahnen ihr Geld von «gewinnsuchenden Privaten» und sogar von ausländischen Banken erhalten hatten. Nicht zuletzt aus parteipolitischen Gründen sollte nun quer durch die Gebiete der von den Liberalen (unter Dr. Alfred Escher aus Zürich) beherrschten «Herrenbahnen» eine neue Eisenbahnlinie vom Genfersee an den Bodensee gezogen werden. Als Linienführung schwebte den Initianten folgende Strecke vor: Vom Genfersee über Payerne nach Lyss – Solothurn und von dort nach Olten mit Fortsetzung über Suhr – Lenzburg – Mellingen – Baden – Wettingen – Zürich Seebach – Kloten – Effretikon nach dem politischen Zentrum Winterthur mit Fortsetzungen je nach Konstanz und Singen. Zweiglinien sollten zudem von Winterthur durchs Tösstal nach Rapperswil und – ebenfalls vom Bahnknotenpunkt Winterthur aus – über Bülach nach Waldshut geführt werden.

Die «Volksbahn» soll die grossen Zentren umfahren

Konsequent war man bestrebt, die grossen Zentren zu umfahren, da man den «Herrenbahnen» nicht zu nahe kommen wollte. Lediglich Winterthur sollte da eine Ausnahme spielen; selbstverständlich musste die Hochburg der Demokraten mit zahlreichen Bahnlinien bestückt werden. Da die Nationalbahnpläne aber einige Zeit nur auf dem Papier bestanden, da zur Bauausführung das nötige Kleingeld fehlte, verstrichen einige Jahre, bis an eine Realisierung gedacht werden konnte. Inzwischen war aber die Gäulinie zwischen Solothurn und Olten erstellt worden, so dass man den Verlauf der Nationalbahn östlich von Lyss flugs anzupassen hatte: Anstelle der Linie Lyss – Solothurn – Olten wurde eine Querverbindung von Lyss über Bätterkinden – Utzenstorf nach Herzogenbuchsee geplant. Von dort sollte die «Volksbahn» über Langenthal nach Zofingen weitergeführt werden, wobei in Suhr das ursprünglich geplante Trassee wieder erreicht worden wäre.

Diese Variante von Lyss aus durch das Limpachtal nach Herzogenbuchsee war nun keineswegs eine neue Idee, war doch tatsächlich bereits am 23. Februar 1872 eine Konzession für eine normalspurige Eisenbahn Lyss – Herzogenbuchsee (via Limpach – Koppigen – Höchstetten – Hellsau – Seeberg) erteilt worden. Mit einer 15seitigen Broschüre hatte sich Nationalrat

Konzessionsakt

für den

Bau und Betrieb einer Eisenbahn

von der

bern. Staatsbahn in der Gegend von Lyß

über

Wengi, Messen, Limpbach, Bätterkinden, Utzenstorf,
Koppigen, Höchstetten, Hellsau und Seeberg

nach

Herzogenbuchsee.

Am 23. Februar 1872 wurde tatsächlich eine Konzession zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn zwischen Lyss und Herzogenbuchsee erteilt. (Bild: Staatsarchiv des Kantons Bern)

A. Friedr. Born im Dezember 1871 für eine solche Bahn eingesetzt, wobei er ganz speziell die zu realisierende Abkürzung für den Verkehr von Olten nach Genf hervorstrich. Über Bern seien nämlich 170 Kilometer und über Biel 163 Kilometer zurückzulegen, während die Route über die geplante Eisenbahn Lyss – Herzogenbuchsee mit 148 Kilometern auskomme. Es stehe daher ausser Zweifel, dass die projektierte Linie «eine rentable Bahn» sein werde.

Die kümmerlichen Reste der Nationalbahn

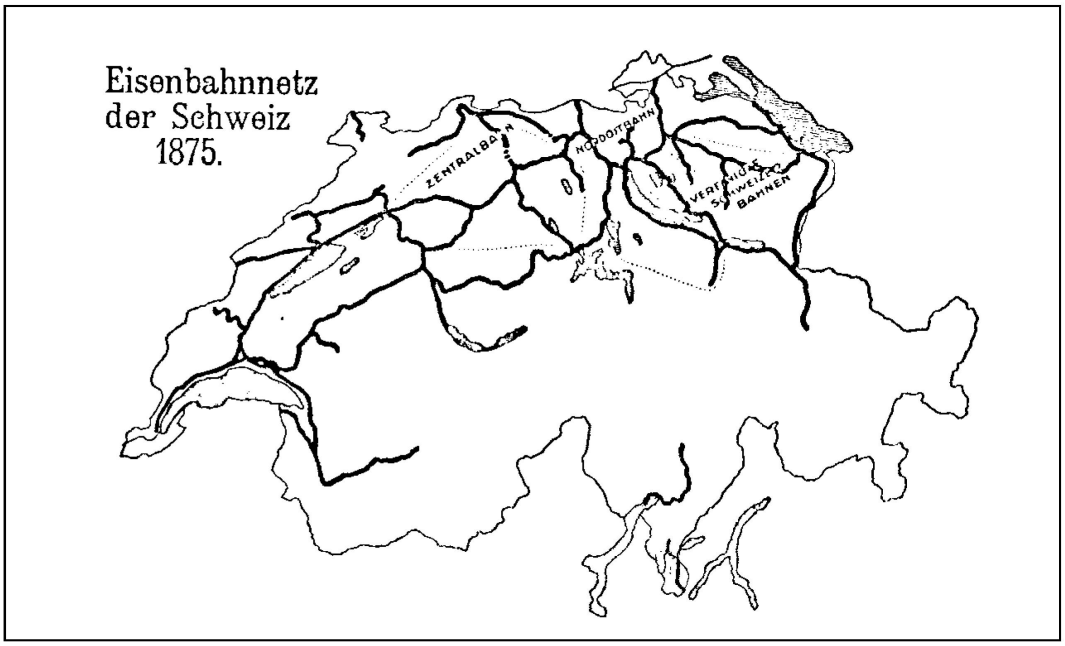
Obwohl Jakob Stämpfli, Bundesrat von 1854 bis 1863, eine tatkräftige Unterstützung der Nationalbahn auf bernischem Boden versprach, gedieh der Bahnbau nicht über die Streckenabschnitte der Ostsektion hinaus. Eröffnet wurden im Jahr 1875 die Strecken Winterthur – Etzwilen – Singen und Etzwilen – Kreuzlingen – Konstanz. Zwei Jahre später gelang es noch, die westliche Weiterführung ab Winterthur über Wettingen – Lenzburg – Suhr bis nach Zofingen sowie die kurze Verbindungsstrecke Suhr – Aarau zu eröffnen.

An eine Weiterführung der Nationalbahn Richtung Genfersee war nicht mehr zu denken, da die Betriebsergebnisse keineswegs den hochgesteckten Zielen entsprachen. 1878 musste das Bundesgericht gar die Zwangsliquidation der 156 Kilometer langen Nationalbahn verfügen. Zu einem Spottpreis von vier Millionen Franken (bei Baukosten von über 31 Millionen Franken!) gelangten die Bahnstrecken an die Nordostbahn (NOB), und die «Schweizer Grenzpost» konnte am 24. Februar 1878 hämisch melden: «Die Nationalbahn ist tot – der Schwindel hat ein Ende.» Damit waren die Träume von Herzogenbuchsee, eine wichtige Zwischenstation einer neuen Ost-West-Verbindung zu werden, für Jahre ausgeträumt.

Statt einer Normalspur- eine Schmalspurbahn projektiert

Nachdem sich die hochfliegenden Pläne zum Bau einer durchgehenden Nationalbahn, die unter Umfahrung aller grossen Zentren vom Genfersee zum Bodensee hätte führen sollen, zerschlagen hatten, tauchten in der Folge bald einmal Pläne für eine Lokallinie zwischen Lyss und Herzogenbuchsee auf. War in der ersten Begeisterung noch die Rede von einer Normalspurbahn, änderten die Initianten später ihre Pläne auf eine – im wahrsten Sinne des Wortes – Schmalspurvariante ab.

Das Scheitern der vor allem politisch begründeten Idee einer durchgehenden Nationalbahn schien den damaligen Bahninitianten wenig Eindruck zu machen. Zunächst schwebte ihnen eine schmalspurige Strassenbahn von Herzogenbuchsee über Seeberg – Höchstetten nach Koppigen vor. Doch auch die Bewohner des Limpachtals und des solothurnischen Bucheggbergs «sehnen sich nach einer Eisenbahnverbindung» – so wenigstens



ist es in den alten Eisenbahnakten vermerkt, welche unter der Signatur «BB 10.3, Nummern 118 bis 122» im Staatsarchiv des Kantons Bern verwahrt sind.

Kurze Zeit später einigte man sich darauf, eine Normalspurbahn für 4,2 Millionen Franken von Herzogenbuchsee nach Lyss zu planen. Doch Regierungsstatthalter Schär aus Burgdorf ist verzweifelt: Wie soll er bei den neun betroffenen Gemeinden in seinem Amtsbezirk eine «gehörige» Vernehmlassung durchführen; wenn man für jede Gemeinde 14 Tage einsetzte, ergäbe dies ja 4½ Monate! Von der «tit. Baudirektion des Cantons Bern» trifft dann der Vorschlag ein, das Projekt allen Gemeindedelegierten an einem zentralen Ort gleichzeitig vorzustellen. Diese Versammlung findet dann am 10. Mai 1899 in der Wirtschaft Werthmüller in Niederösch statt. Aus Wengi trifft bereits «freudige Zustimmung» ein, während die Direktion der Bauten und Eisenbahnen Ende Mai das Regierungsstatthalteramt Wangen speziell auffordern muss, die «beförderliche Vernehmlassung» über die seit Ende April vorliegenden Pläne bis spätestens am 5. Juni unter Dach zu bringen. Da praktisch keine Einwendungen gegen den geplanten Bahnbau eintreffen, steht der Erteilung einer Eisenbahnkonzession nichts mehr im Wege. So beschliessen der Nationalrat am 6. November 1903 und der Ständerat zwei Wochen später, an die Herren R. Lerch (Utzenstorf), J. R. Weber

(Grasswil), F. Suter (Messen) und K. Jordi (Herzogenbuchsee) die Zustimmung zu erteilen, eine normalspurige Nebenbahn von Lyss über Utzenstorf nach Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg, zu bauen und zu betreiben. Speziell wurde in Artikel 3 festgelegt, dass der Sitz der Gesellschaft in Herzogenbuchsee sein müsse. Bis Ende 1905 waren die technischen und finanziellen Vorlagen zum Bahnbau samt Statuten dem Bundesrat vorzulegen, was offensichtlich nicht zu bewerkstelligen war. Es kam, wie es kommen musste: Die Bahn wurde nicht gebaut, da sich innert nützlicher Frist keine finanzkräftigen Kreise gewinnen liessen.

Erstmals ist die Rede von einer elektrischen Schmalspurbahn

Während bei den bisherigen Bahnprojekten stets von einer normalspurigen Ausführung (mit einer Spurweite von 1435 mm) und – der Zeit entsprechend – vom Dampfbetrieb die Rede war, tauchte nun erstmals die Idee auf, eine elektrische Schmalspurbahn zu erstellen. Mit der Spurweite von einem Meter versprach man sich eine gewisse Reduzierung der Baukosten. Zudem war in Aussicht gestellt, auf gewissen Streckenabschnitten die bestehenden Strassen zu benützen, womit natürlich weitere Einsparungen erzielt werden konnten.

Eine erste «urkundliche» Erwähnung der elektrischen Schmalspurbahn findet sich in einer internen Notiz eines technischen Beamten der Eisenbahndirektion des Kantons Bern. Dieser klärt nämlich am 17. Juni 1908 seinen Chef dahingehend auf, die Ausarbeitung der Detailpläne «sollte nicht so sehr Eile haben, dass sie schon Ende November unter Dach sein muss. Eine 46 Kilometer lange Bahn kann nicht über die Schnur gehauen werden. Herr Beyeler dürfte froh sein, im Winter Büroarbeit zu haben». Also: «Nume nid gschprängt!»

Namensänderung in «Oberaargau–Seeland-Bahn»

Die Bahninitianten liessen aber nicht «lugg», sondern doppelten am 7. Dezember 1908 mit einem (handgeschriebenen) Brief auf hochoffiziellem Briefpapier «Elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee – Koppigen –

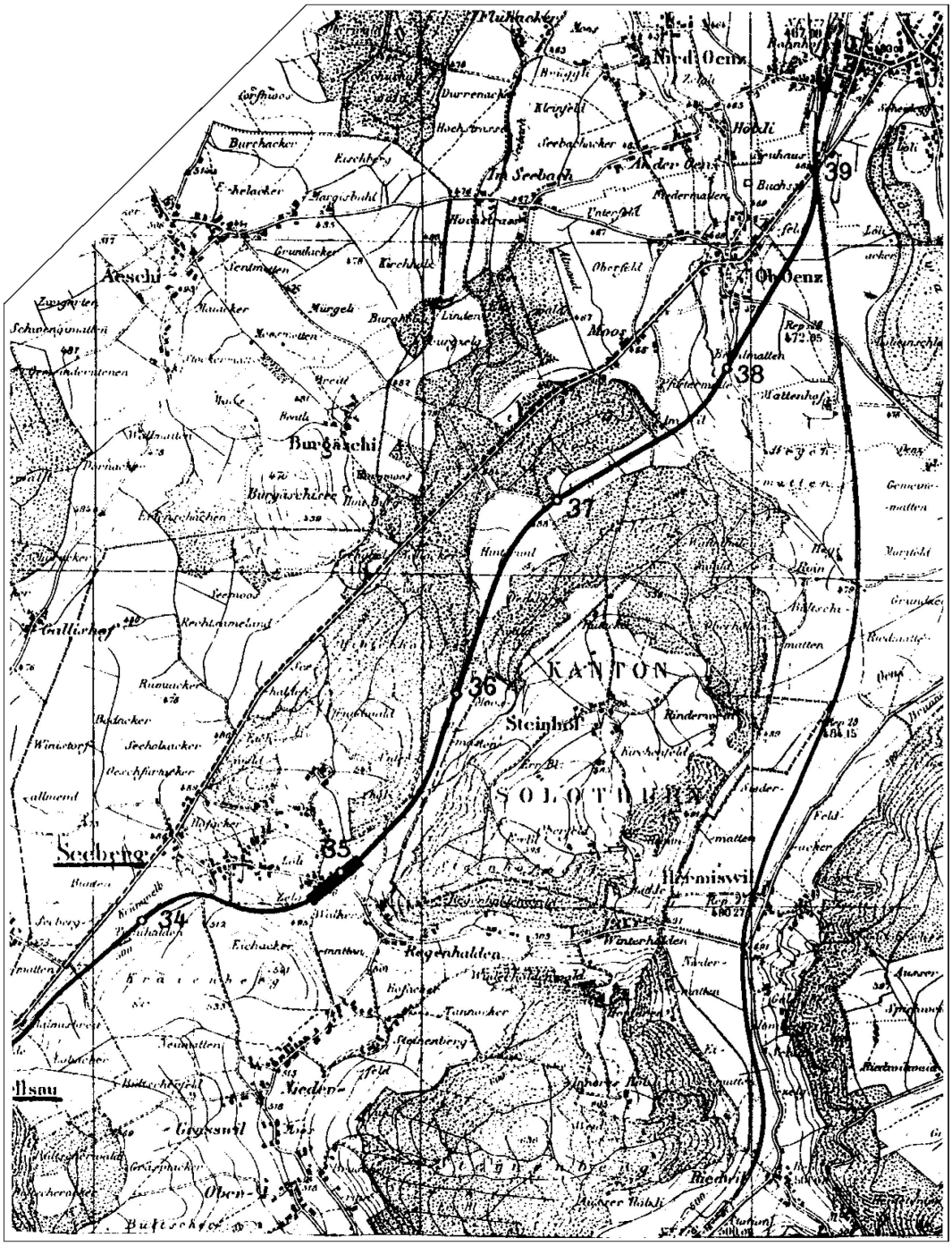
Utzenstorf – Lyss und Koppigen – Kirchberg» gleich nochmals nach, dass es ihnen mit der Sache ernst sei. Spezielle Probleme bot dabei die geplante Benützung der Strassen, musste doch dafür entweder beim Grossen Rat (für Staatsstrassen) oder bei den betreffenden Gemeinden (für Gemeindestrassen wie beispielsweise Herzogenbuchsee – Niederönz) eine entsprechende Bewilligung eingeholt werden. Speziell sei dabei erwähnt, dass man damals sogar daran dachte, auf Rollschemeln normalspurige Güterwagen zu befördern.

Miststöcke standen dem Bahnprojekt im Weg

Da gegen den beabsichtigten Bau einer elektrischen Schmalspurbahn keine Opposition auftauchte, konnte Ende 1909 an die Herren Schärer und Luder aus Koppigen die eidgenössische Konzession erteilt werden. Vorgeschrieben waren in Artikel 13 täglich mindestens sechs Züge pro Richtung, wobei die Fahrgeschwindigkeit der Züge... «vom Bundesrate festgesetzt» wird. Hingegen fällt auf, dass Herzogenbuchsee diesmal nicht als Sitz der Gesellschaft vorgesehen war; diese Ehre sollte Koppigen zufallen.

Erstmals tauchte nun auch ein einprägsamer Name der geplanten Bahn auf, stellte das Initiativ-Komitee doch Mitte Dezember 1911 das Gesuch, die bisherige Bezeichnung «Elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee – Koppigen – Utzenstorf – Lyss und Koppigen – Kirchberg» in die weit einprägsamere Form «Oberaargau–Seeland-Bahn» abzuändern. Somit war ein Name für ein Unterfangen gefunden worden – ein Unterfangen, das ein gutes Dutzend Jahre die ganze Gegend immer wieder in Bann zog.

Das Initiativkomitee für die nun als Schmalspurbahn geplante Verbindung von Herzogenbuchsee nach Lyss machte sich rechtzeitig daran, die nötigen Gelder für das Unterfangen zu mobilisieren. Wie es sich gehört, wurde selbstverständlich auch der Kanton Bern um einen milden Beitrag angegangen. Nachdem ein Volksbeschluss am 28. Februar 1897 die Subventionierung einer solchen Bahnlinie (wie beispielsweise auch einer Eisenbahn von Thun durchs Simmental nach Bulle) ausdrücklich befürwortet hatte, war das Geld beim Kanton Bern ziemlich leicht locker zu machen. Ein Jahr nach dem entsprechenden Regierungsratsbeschluss kam aber aus, dass ein folgenschwerer Fehler bei der Berechnung des Kantonsbeitrags unterlaufen war: Ein Beamter der Eisenbahndirektion erinnerte sich nämlich plötzlich daran, dass die geplante Eisenbahn auch die Gemeinde Messen be-



Die Variante für die Streckenführung zwischen Herzogenbuchsee und Hellsau: Oberönz und Seeberg werden nur ganz am Rande bedient.

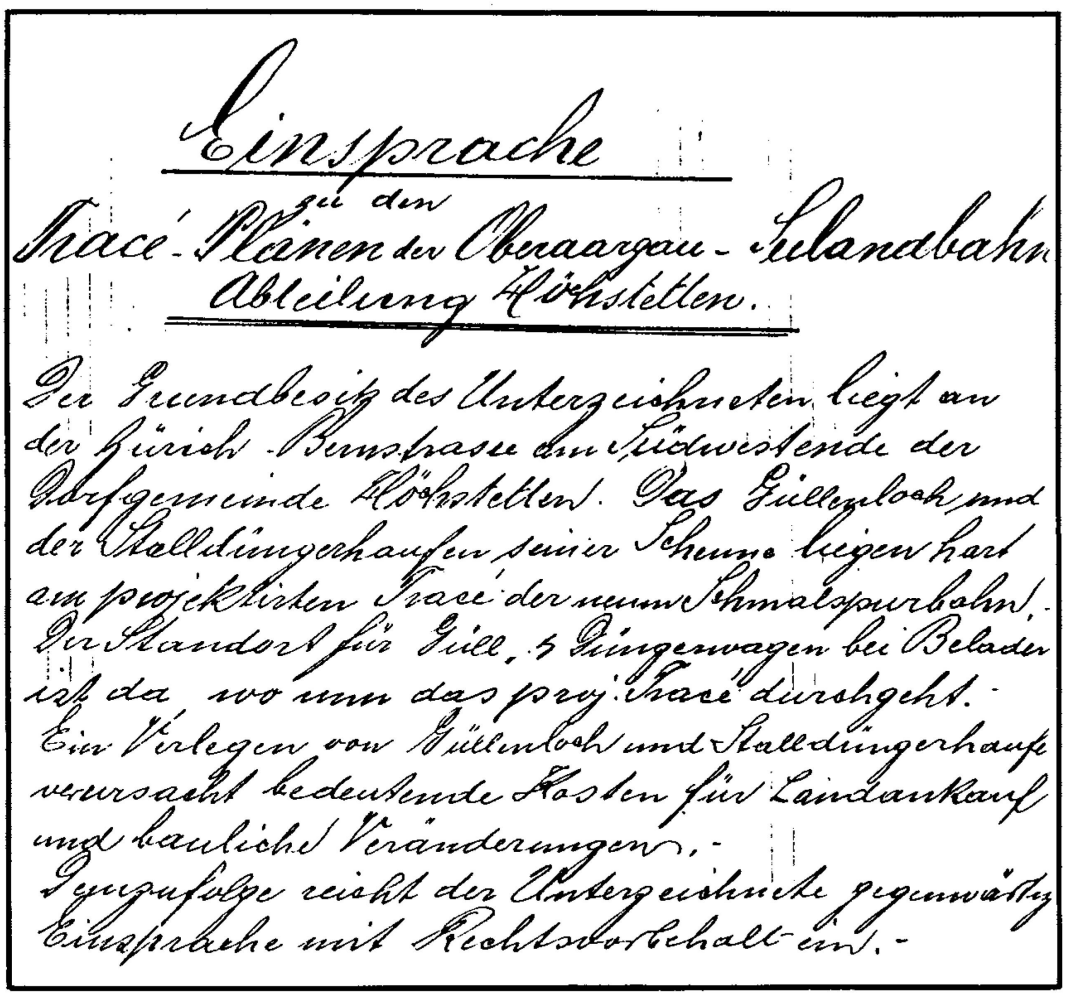
diene und genau 2407 Meter auf deren Gemeindegebiet befahren sollte. «Die Gemeinde Messen liegt eben im Kanton Solothurn» – und somit hat in freundeidgenössischer Weise der Nachbarkanton genau 4400 Franken an die Bahnkosten beizusteuern! Womit einmal genauestens beziffert ist, wieviel exakte Geografiekenntnisse wert sind…

Die geplante Linienführung

Wie den noch heute im Staatsarchiv verwahrten Plänen zu entnehmen ist, waren für den Bahnbau zwei verschiedene Varianten in Aussicht gestellt. Die kostengünstigere Lösung sah vor, auf der Strecke zwischen Herzogenbuchsee und Hellsau durchgehend die bestehende Staatsstrasse mitzubenützen; erst von Hellsau an war ein separates Bahntrassee bis nach Koppigen geplant. Dort war dann eine Abzweigung nach Kirchberg (mit Anschluss an die Bahnlinie Burgdorf – Solothurn) vorgesehen. Die Hauptstrecke sollte hingegen schnurstracks nach Utzenstorf und – nach Überquerung der Emme – nach Bätterkinden führen. Entlang dem Limpachtal wäre dann schliesslich Lyss erreicht worden.

Eine wohl etwas teurere Variante sah hingegen auf der gesamten Betriebslänge ein eigenes Bahntrassee vor, das wie folgt durch die Gegend geführt hätte: Von Herzogenbuchsee aus umfuhr man Oberönz rund einen halben Kilometer südlich des Dorfes. Auch die Station Seeberg wäre hier an den südlichen Rand der Bebauung zu liegen gekommen, und erst Hellsau sollte mit einer Station mitten im Dorf beglückt werden. Von dort an folgte das Trassee der oben beschriebenen Variante.

Die auf den Gemeindeverwaltungen aufgelegten Pläne schienen aber der ortsansässigen Bevölkerung nicht überall zu passen; es hagelte Einsprachen noch und noch. So schrieb am 24. Januar 1912 Hans Christen, Sägerei, Holzhandlung und Knochenstampfe in Lyss, an den «tit. Gemeinderat», man solle in der Nähe seines Betriebs eine Haltestelle errichten. Resoluter tönte es aus dem Schreiben von Albrecht Christen, Müller in Lyss: Das Trassee verlaufe viel zu nahe an seiner Mühle und an dem «obenher» stehenden Hause. Er müsste dazu einzelne Teile des Gebäudes entfernen, doch werde er hierzu «seine Einwilligung nie erteilen». Sein Vorschlag lautete klipp und klar, die Bahn mitten auf die Strasse zu verlegen – so störe sie (ihn) am wenigsten!



Einsprache
zu den
Trace-Plänen der Oberaargau-Seelandbahn
Abteilung Höchstetten.

Der Grundbesitz des Untergezeichneten liegt an der Zürich-Bernstrasse am Südwestende der Ortsgemeinde Höchstetten. Das Güllenloch und der Stalldüngerhaufen seiner Scheune liegen hart am projektirten Trace der neuen Schmalspurbahn. Der Standort für Güll- & Düngerwagen bei Beladen ist da, wo nun das proj. Trace durchgeht. Ein Verlegen von Güllenloch und Stalldüngerhaufe verursacht bedeutende Kosten für Landankauf und bauliche Veränderungen.
Demzufolge reicht der Untergezeichnete gegenwärtig Einsprache mit Rechtsvorbehalt ein.

Die handschriftlich eingereichte Einsprache wegen «Güllenloch und Stalldüngerhaufen» von Landwirt Jakob Heiniger.

Der Gemeinderat Herzogenbuchsee seinerseits kritisierte die gelieferten Pläne wie folgt: «Es ist zu bemerken, dass die Pläne nicht an übertriebener Klarheit leiden.» Er erhob überdies Einsprache, da die bestehenden Alignementspläne ausser acht gelassen worden seien und daher der geplante Grubenweg und der Eisenweg nicht mehr erstellt werden könnten; die Bahnanlage sei daher etwas nach Westen zu verlegen. Anders tönte es von einem Landwirt aus Lyss: «So wie dasselbe gegenwärtig im Plane eingezeichnet ist, müsste ich meine Düngergrube verlegen, was ich ganz unmöglich tun kann.»

Hoffnungen und ihr Ende

In Seeberg erhitzten sich die Gemüter ganz speziell beim Ansinnen, die Bahn südlich des Dorfes durchzuführen. Der Gemeinderat wehrte sich in der Folge ganz vehement gegen diese sogenannte «Löhlivariante» und argumentierte dabei wie folgt: «Es ist nicht zulässig, eine Klingelbahn zu bauen, welche sich auf allen möglichen Umwegen durch Wald und Heide schlängelt.»

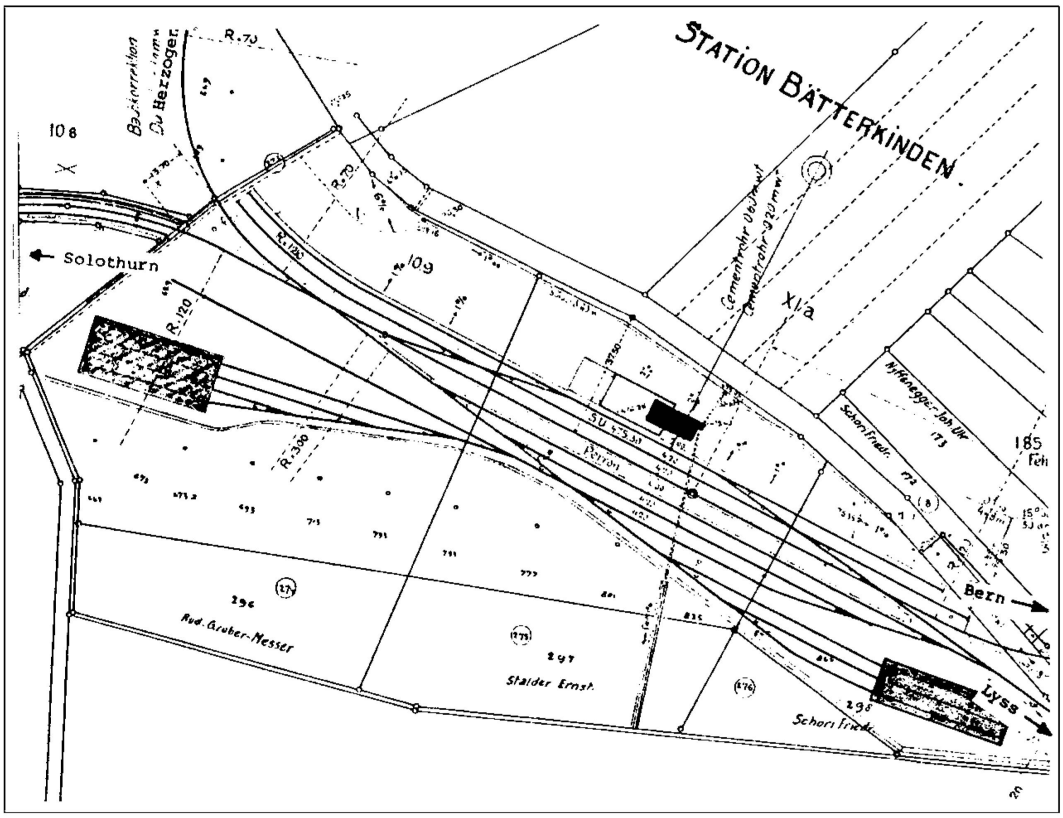
Es erstaunt heute eigentlich noch, dass die Bahninitianten angesichts dieser Widerstände die Flinte nicht ins Korn warfen. Vielmehr wurden die Planungsarbeiten weitergeführt, damit der definitive Beschluss über den Beitrag der Kantone Bern und Solothurn gefasst werden konnte. Gleichzeitig zeichnete man eifrig Pläne für das einzusetzende Rollmaterial und stellte (wenigstens auf dem Papier) bereits einen ersten Fahrplan für die Strecke von Herzogenbuchsee nach Lyss auf.

Welches Rollmaterial sollte auf dem rund 50 Kilometer langen Streckennetz der Oberaargau–Seeland-Bahn (OSB) eingesetzt werden? Für die Personenzüge waren elektrische Motorwagen mit 50 Sitzplätzen vorgesehen, während die ebenfalls geplanten speziellen Güterzüge von besonderen Gütertriebwagen gezogen worden wären. Zu den insgesamt sieben Motorwagen sollten sechs Personen-Anhängewagen sowie fünfzehn zweiachsige Güterwagen kommen. Zudem war geplant, auf Rollschemeln normalspurige Güterwagen zu befördern, damit ein Umlad in Lyss, Utzenstorf oder Herzogenbuchsee umgangen werden konnte.

Bereits lag auch schon ein detaillierter Fahrplanentwurf vor, der in Herzogenbuchsee Zugsabfahrten um 6.50, 8.45, 12.00, 13.40, 16.16, 18.28 und 21.30 Uhr vorsah. Dazu kam um 6.10 Uhr noch ein Güterzug.

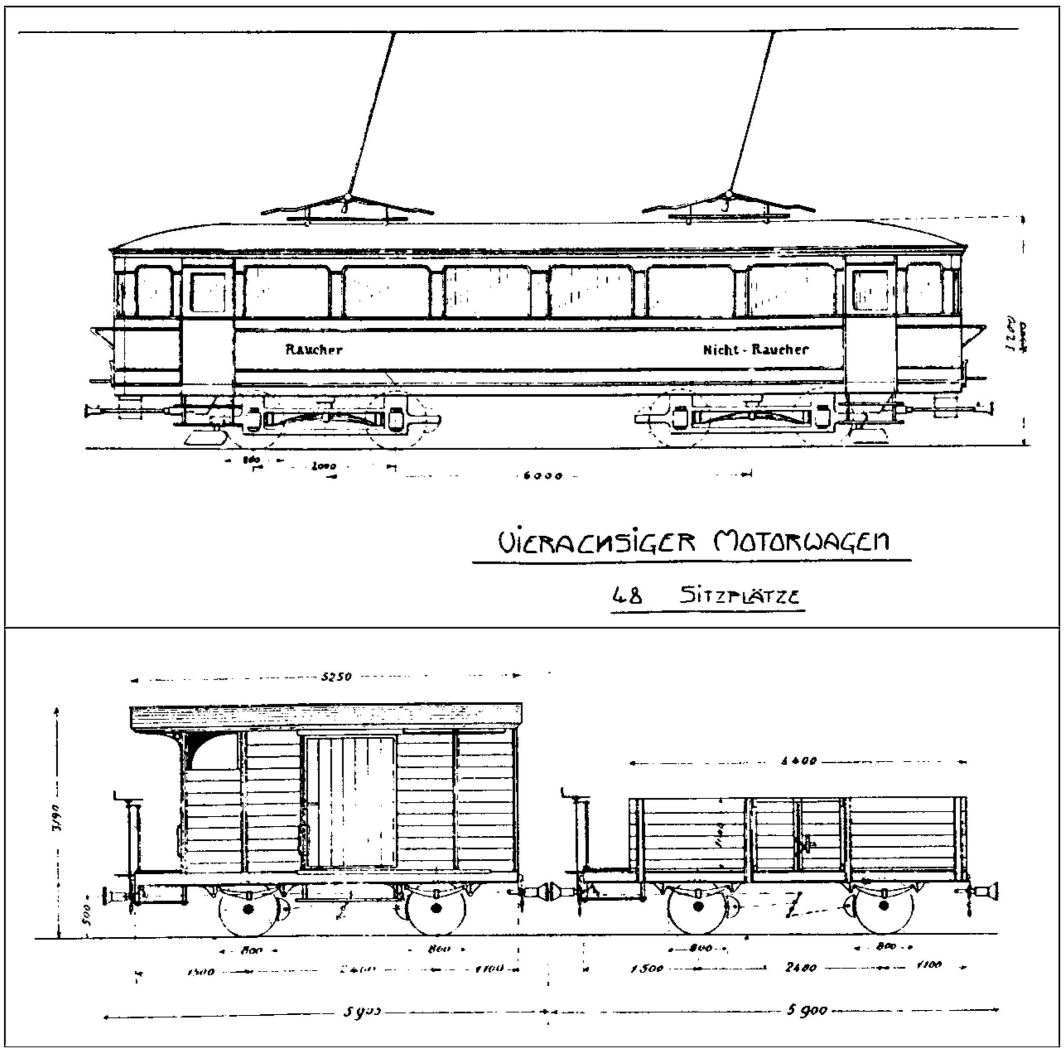
Bauleiter wird gesucht

Die Pläne waren inzwischen weitgehend bereinigt worden, und die Finanzierung konnte ebenfalls unter Dach gebracht werden. Es war also höchste Zeit, nach einem geeigneten Bauleiter Ausschau zu halten. So erschien im Sommer 1912 ein Inserat mit den genauen Anforderungen. Der gesuchte «tüchtige» Bauleiter sollte nicht nur eine abgeschlossene Hochschulbildung, sondern zudem noch einige Erfahrung bei anderen Bauten mitbrin-



Ein Plan der ursprünglich geplanten Gemeinschaftsstation für die Elektrische Solothurn–Bern-Bahn (ESB) und die Oberaargau–Seeland-Bahn (OSB) in Bätterkinden mit sechs Stationsgeleisen und zwei Depotgebäuden. Noch heute zeugt das grosse Bahnhofsgebäude von dieser Zeit. (Bild: Archiv RBS, Worblaufen)

gen und sich ausschliesslich dem Bau der Oberaargau–Seeland-Bahn widmen. Das Inserat schien weitherum Beachtung gefunden zu haben, meldeten sich doch nicht weniger als 32 Kandidaten. Recht vorsichtig klopfte dann am 9. Juli 1912 der Verwaltungsrat der OSB beim Regierungsrat des Kantons Bern an, wann die Bewerberliste besprochen werden dürfe, um die Wahl vorzunehmen. Offenbar konnte sich die hohe Regierung des Kantons Bern (die Kollegen aus Solothurn überging man «einfachheitshalber») mit dem vorgeschlagenen Bauleiter einverstanden erklären, so dass auf den 1.-Dezember 1912 Ingenieur Hermann Ritz aus Ferenbalm angestellt wurde. Bei der Station Kirchberg kam ein «Baubureau» zu stehen, und jedermann wartete auf den unmittelbar bevorstehenden Baubeginn.



«Erforderliche Geldmittel» fehlen

Einen ersten Dämpfer mussten die Bahninitianten (und damit auch die Bevölkerung der ganzen Region) aus einem Schreiben des Regierungsrats des Kantons Bern entgegennehmen. Die Auszahlung des längst bewilligten Staatsbeitrags für den Bahnbau wurde nämlich auf unbestimmte Zeit verschoben, da die «erforderlichen Geldmittel» schlicht nicht zur Verfügung stünden. Besonders übel vermerkt wurde von den OSB-Initianten natürlich, dass die benachbarte Solothurn–Bern-Bahn von einer «analogen obrigkeitlichen Massnahme» verschont geblieben sei und frischfröhlich mit dem Bahnbau hatte beginnen können. Zusätzliche Sorgen bereitete die

(allerdings erst am 10. April 1926 eröffnete) Solothurn–Bern-Bahn bei der Station Bätterkinden, mussten doch hier die beiden Schmalspurbahnen in eine einzige Stationsanlage zusammengeführt werden.

Der Verwaltungsrat der OSB setzte natürlich seine Bemühungen fort, die kantonalen Gelder locker zu machen. Am 29. März 1913 setzte er die kantonale Eisenbahndirektion in Kenntnis, dass eine Delegation in «Bern» vorsprechen möchte, doch traf schon fünf Tage später die Antwort ein, jede Audienz sei zwecklos, da die Mittel fehlten. Endlich raffte sich der Kanton Bern im Sommer 1914 auf, eine erste Teilzahlung zu leisten, doch machte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges einen argen Strich durch die Rechnung. Alle Bemühungen für einen Bahnbau mussten nun zurückgestellt werden, und nach Kriegsende gelang es nicht mehr, die frühere Begeisterung (und noch viel weniger das benötigte Geld) auf die Bühne zu bringen.

Der Generalversammlung der Oberaargau–Seeland-Bahn blieb daher am 23. September 1922 nichts anderes übrig, als die Auflösung der Gesellschaft und die Liquidation des Unternehmens zu beschliessen. Auf den 24.-März 1924, nachmittags 2.15 Uhr, wurden die Aktionäre ins Hotel Guggisberg in Burgdorf eingeladen, um die jahrelangen Bahnträume endgültig zu begraben. Zwölf sauber gedruckte Geschäftsberichte und einige Dossiers mit Bauplänen und Schreiben sind heute die einzige Erinnerung an die Idee, eine Eisenbahn von Herzogenbuchsee über Utzenstorf – Bätterkinden nach Lyss zu erstellen.