

Zeitschrift: Oltner Neujaarsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 15 (1957)

Artikel: 100 Jahre Eisenbahnstadt Olten
Autor: Spahr, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659665>

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: 23.02.2026

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

100 Jahre Eisenbahnstadt Olten

Von Robert Spahr

Mit allen Glocken läuteten am Morgen des 9. Juni 1956 die Oltnen Kirchen, weithin hallend über die reichbeflaggte und blumengeschmückte Stadt, zur Feier und zum Feste des Doppeljubiläums «100 Jahre Hauptwerkstätte» und «100 Jahre Bahnhof Olten» ein. Es galt des Tages zu gedenken, da vor 100 Jahren die Centralbahnwerkstätte ihren Betrieb aufnahm und im Bahnhof der erste fahrplanmäßige Zug, von Aarau kommend, in Richtung Emmenbrücke ausgefahren war.

Es galt aber auch in würdiger und freudiger Weise jener Männer zu gedenken und sie zu ehren, die das Werk in bewegter Zeit geplant und geschaffen haben, wie Johann Jakob Speiser, Johann Jakob Trog und Niklaus Riggenbach, aber auch derer, die es durch ein Jahrhundert erhalten und gefördert haben. Gleichzeitig sollte das Jubiläum eine Erneuerung des Bekenntnisses der Oltnen Bevölkerung zur Eisenbahn, zur «Drehscheibe» oder auch zum «Knotenpunkt» sein, eingedenk des bedeutenden Anteils, den die Bahn zum Aufschwung und zur Entwicklung der Stadt Olten beigetragen hat.

Das waren die Grundgedanken, die im September 1955 den Einwohnergemeinderat von Olten unter seinem verdienstvollen Stadtmann Dr. Hugo Meyer veranlaßten, dem Präsidenten des Verkehrs- und Verschönerungsvereins, Friedrich Lauri, den Auftrag zu erteilen, ein Organisationskomitee zu bilden und die Feier und die Festlichkeiten vorzubereiten. Mit derselben Großzügigkeit und Aufgeschlossenheit waren die Stadtväter später auch bereit, die nicht unbedeutenden Kreditbeträge zu bewilligen.

Und nun hatten die Glocken zu den zweitägigen Feierlichkeiten des 9. und 10. Juni 1956 eingeläutet. Die mehr als 200 Ehrengäste, unter denen neben alt Bundesrat Dr. Walter Stampfli, von seiten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen Generaldirektor Dr. Favre, Obermaschineningenieur Dr. Gerber, der Chef des Werkstättendienstes, dipl. Ing. Nievergelt, ferner Vertreter der Kreisdirektion Luzern und der Stadt Olten, der kantonalen Behörden und der umliegenden Gemeinden sowie aus Handel und Industrie anwesend waren, wurden nach einem kurzen, prägnanten Willkommgruß, den der Präsident des Empfangskomitees, Dr. Wilhelm Strub, entbot, mit Autobussen zur Besichtigung der Werkstätte gefahren; auf dem Wege dahin präsentierte sich, bekränzt und beflaggt, friedlich zwischen alten Dampffrossen aus den Anfängen der Eisenbahn, die Ae 6/6 «Aargau», sichtlich ihrer Gewichtigkeit bewußt.

Die Werkstätte prangte zur Besichtigung im Festgewand. Hier war in den letzten Tagen, geplant und ungeplant, «geheißen» und «ungeheißen», zum Feste gerüstet worden; mit freudigem Eifer und Hingabe hat wohl jeder der rund 1000 Bediensteten sich bemüht, das seine dazu beizutragen, den bei der offiziellen und der anschließenden öffentlichen Besichtigung zu erwartenden Gästen die sprichwörtliche Sauberkeit und Sicherheit der Bahn, auch hier in der Werkstätte, einmal durch den Augenschein zu vermitteln. Aber nicht nur das: Zahlreich am Arbeitsplatz, auf der Maschine oder sonst in den Räumen hingestellte Pflanzen und Blumen, hergebracht aus dem eigenen Garten, legten Zeugnis ab von der Anhänglichkeit des Spenders zur Arbeitsstätte und zum Beruf. Die zweistündige Besichtigung des größten Teils der Werkstätte, wobei wichtigere Maschinen und Einrichtungen im Betriebe gezeigt und durch fachkundige Leute erklärt wurden, hat nicht nur bei den Ehrengästen, sondern auch bei den späteren Besuchern das Vertrauen zur Bahn neu gestärkt. Besondere Beachtung fand die aus Anlaß des Jubiläums nach dem in einem Wettbewerb unter der Belegschaft mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurf von

Handwerker Erich Studer in der eigenen Gießerei gegossene Erinnerungstafel aus Bronze, die an der Südwand des Verwaltungsgebäudes angebracht worden war.

Nach dem Rundgang durch die Werkstätte wurde eine kurze Besichtigung der Kunstaussstellung «Malerei und Plastik», veranstaltet vom Eisenbahner-Kunstverein der Region Olten, im Wohlfahrtshaus «Dampfhammer» eingeschaltet; die auf einem sehr guten Stand gehaltenen und von eifrigem Kunstschaffen der Eisenbahner in der Freizeit zeugenden Arbeiten wurden stark beachtet und fanden verdiente Anerkennung.

Am anschließend von den Stadtbehörden den Gästen gebotenen Mittagessen im «Olten-Hammer», das von musikalischen Darbietungen der Eisenbahnermusik Olten umrahmt wurde, überbrachte der kantonale Eisenbahndirektor, Regierungsrat Otto Stampfli, Gruß und Glückwunsch der Solothurner Regierung und des Solothurnvolkes. In seiner Ansprache streifte er die Bahn- und die allgemeinen Verkehrsprobleme unserer Zeit, wobei er insbesondere den Wettbewerb «Schiene — Straße» hervorhob und hier den Grundsatz der «Koexistenz» empfahl.

In die gute alte Zeit zurück führte sodann Herr Dr. Rudolf Riggenschach, ehemaliger Denkmalpfleger der Stadt Basel und Enkel von Niklaus Riggenschach, die Anwesenden, als er in humorvoller Art Erinnerungen aus seiner Knabenzeit im Hause seines Großvaters in Olten auskramte und mit schalkhafter Liebe das Bild seines vielbeschäftigten Großvaters, des «alten Mechanikers», aufleben ließ, diese «Verbindung von Energie und Güte», mit welcher letzterer er die Mitmenschen «zu nehmen wußte», lange bevor das Wort «human relations» erfunden war. Warmer, anhaltender Beifall dankte dem Redner, galt im stillen wohl aber auch dem verdienstvollen Eisenbahnpionier.

Im feierlich geschmückten Stadttheater fanden sich am Nachmittag Gäste und Bevölkerung zum offiziellen Festakt, bereichert durch Darbietungen der Stadtmusik Olten, zusammen. Still und feierlich grüßte die für diesen Anlaß im Foyer aufgestellte Marmorbüste Niklaus Riggenschachs die Eintretenden.

Als erster Redner sprach Stadtammann Dr. Hugo Meyer. Er schilderte die «Entdeckung» Oltens, des bisher kaum bekannten Städtchens an der Aare, als Eisenbahnknotenpunkt, lobte die Einsicht der Behörden und des Volkes und gedachte mit dankenden Worten ihres opferfreudigen Zukunftsglaubens, der sie befähigte, trotz bescheidenen Mitteln, ja geradezu Armut, Land und Bauholz gratis für den Bahnbau zur Verfügung zu stellen. Er dankte aber auch all den bekannten und unbekannten Männern, die das Werk geschaffen haben, wie auch denen, die es seither weiterentwickelten und zur heutigen Größe ausgebaut haben, und wies darauf hin, wie Olten ihr Andenken in Denkmälern und Straßennamen geehrt hat. Seine gehaltvolle Rede schloß der Stadtammann mit dem Bekenntnis, daß die ganzen und besten Kräfte weiterhin darauf gerichtet sein sollen, unentwegt geradeaus und aufwärts zu streben. Sich für die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs einzusetzen, das muß für alle, die im Dienste des Gemeinwesens stehen, Verpflichtung sein.

Ein stimmungsvoller Liedervortrag des Männerchors des Verkehrspersonals Olten leitete zur Ansprache von SBB-Generaldirektor Dr. Favre über, der die Grüße und den Dank der Generaldirektion für die Durchführung der 100-Jahr-Feier überbrachte. Er würdigte auch die gediegene Festschrift von Dr. Urs Wiesli und die Publikationen in den Oltner Neujahrsblättern 1956, die das Jubiläum für die Nachwelt festhalten. Er schilderte die Bauabsichten der SBB im Gebiete von Olten und stellte fest, daß das zweite Jahrhundert dem Eisenbahnknotenpunkt neue Aufgaben und weiterhin entscheidende verkehrspolitische Bedeutung bringen werde. Er sprach den Wunsch für die Zukunft aus, daß die «Ehe» Oltens mit der Bahn fortwährend glücklich sein möge und die Begeisterung der Oltner und der Eisenbahner für ihre Missionen stets wach bleibe.

Die Grüße der Eisenbahner selbst überbrachte der Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Nationalrat Hans Düby. Prägnant und mit Temperament, wie das so seine Art ist, zeichnete er in seiner frei gehaltenen Rede vor allem das Bild der sozialen Entwicklung

des Lebens der Eisenbahner in 100 Jahren und gedachte dabei, ihre Verdienste würdigend, der Männer der Gewerkschaftsbewegung, wie Paul Brand, Josef Eggenschwiler, Hermann Berger und anderer, die sich aus Überzeugung und mit Erfolg für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen eingesetzt und auch dem Gemeinwesen Olten gegenüber ihre Pflicht erfüllt haben.

Mit einem weitem Musikvortrag schloß der Akt. So würdig die Oltner eine Feier zu gestalten und zu begehen wissen, so fröhlich verstehen sie ein Fest aufzuziehen und zu genießen. Den Beweis dafür erbrachten sie selber am Unterhaltungsabend in der eigens für diesen Anlaß erstellten und weit über «den letzten Platz» besetzten Festhütte — einem Riesenzelt — auf der historischen «Schützenmatte». Dank der vorzüglichen Organisation rollte das abwechslungsreiche, von besten Kräften gebotene Non-stop-Programm fahrplanmäßig und störungsfrei bis über Mitternacht hinaus vor einem dankbaren Publikum ab. Durfte man am Gelingen zweifeln, wenn man wußte, daß hinter den Kulissen der Reisedienst der SBB bei der Regie seine Hand mit im Spiel hatte?

Und dann brach am 10. Juni 1956 ein strahlend schöner Sonntagmorgen an. Die Regengüsse der Nacht hatten nicht nur für staubfreie Straßen und Plätze, sondern auch für das erhoffte wohltemperierte Klima gesorgt. Das vom erfahrenen Stadtoberhaupt am Vortag mit felsenfester Überzeugung prophezeite traditionelle Oltner Festwetter war, entgegen anderslautender Meinung unentwegter Pessimisten, wirklich eingetroffen. Nein, für all den Bienenfleiß in den vielen freien Stunden, die Freude und den Eifer der 2000 Umzugsteilnehmer, aber auch angesichts der gespannten Erwartung all derer, die sich auf das Schauspiel freuten, mußte selbst ein arg verstimmter Wettermacher ein Einsehen haben, und — wie gesagt — er hatte es!

Doch bevor das Fest und die Fröhlichkeit am Nachmittag ihren Höhepunkt erreichen sollten, fanden sich am spätem Vormittag die Oltner und Besucher aus der nähern Umgebung im Theatersaal zu einer besinnlichen, feierlichen Matinée zusammen. Nachdem der Unionschor zwei stimmungsvolle Lieder vorgetragen hatte, gedachte Statthalter Witta in einer kurzen Festansprache, der er in schlichter Weise das Motto «Anerkennung und Dankbarkeit, Erinnerung und Ehrung, Freude und Zuversicht» zu Grunde legte. Der gehaltvollen Ansprache folgte die Aufführung «Triumph der Liebe» von Henri Weber, nach einem Text von Friedrich Schiller.

Und nun begannen sich, lange vor Beginn des Umzugs, Straßen und Plätze, Terrassen und Balkone mit Besuchern aus nah und fern zu füllen; wie Spatzen hockte die Jugend in den Ästen der Bäume. Pünktlich, wie es zur Eisenbahn gehört, krachte mit dem Glockenschlag um 14.30 Uhr der Böllerschuß, das Zeichen zur Ingangsetzung des Umzuges. Und nun rollte und trabte und trippelte, musizierend und singend, ein Schauspiel an den wohl 60 000 dankbaren Zuschauern während mehr als 1½ Stunden vorbei, wie man es wohl noch selten und in Olten noch nie gesehen hatte. Was Lehrer Ernst Schätzle und Zugführer Ernst Wyß mit ihren Mitarbeitern hier geplant und gestaltet hatten, dürfte kaum zu überbieten sein; der Dank, der ihnen durch den begeisterten Beifall entboten wurde, war wohlverdient.

Der erste Teil bot eine historische Schau über Olten und den Unteren Hauenstein als Verkehrsknotenpunkt in vergangenen Zeiten. Voran berittene Herolde in den Oltner Farben Blau-Weiß, gefolgt von grimmigen römischen Legionssoldaten, die mit gefangenen Alemannen unter dem Joch über den Hauenstein ziehen; dann die mehr romantische Gruppe des Grafen und der Gräfin von Froburg in Begleitung von Rittern, Edelleuten und malerischem Jagdvolk; ein von Raubrittern verfolgter Kaufmannszug mit wertvollen Gütern; ihm folgte unbehelligt eine Mehl- und Salzfuhr mit kräftigem Pferdezug. Bedächtig geleiteten, angeführt von ihrem Abt, die Mönche von St. Urban eine Weinfuhr aus dem Elsaß über den Hauenstein durch das Städtchen Olten. An kriegerische Zeiten gemahnte ein Harst von Luzernern und Zugern, die ihren Mit Eidgenossen nach Dornach zu Hilfe eilten. Geschäftig wirkten die Flößer, Fährleute und Figuren aus dem Oltner Marktleben des 18. und 19. Jahrhunderts. Oltens Feuerwehr von Anno dazumal mit dem Feuerwächter und einer Alarmkanone, wie auch der letzte Nachtwächter mit der Originalhellebarde erinnerten an Sorgen und Nöte in alter Zeit. Die kräftig gespannte alte Post-

kutsche leitete über zum «motorisierten» Verkehr; weithin ließ der lustige Postillon sein Horn erschallen!

Der zweite Teil galt den 100 Jahren Eisenbahn. Die erste Hälfte, angeführt vom niedlichen «Kinder-Spanisch-Brötli-Zug», zeigte die Werkstätte, das Depot und den Bahnhof in der älteren Zeit von 1856—1900, die zweite Hälfte die Entwicklung seit der Jahrhundertwende bis auf den heutigen Tag. Hier zeigte sich so recht die Freude der Eisenbahner aller Kategorien am Beruf, die Hingabe an ihren Dienst bei Tag und Nacht. Mit viel Humor, aber auch mit viel Sachkenntnis hatte das Bahnpersonal seinen Umzugsteil, seine Gruppen und seine Wagen dargestellt und aufgebaut. Da sah man die Schmiede kräftig den Hammer schwingen und den Blasbalg ziehen; eifrig stopften die Gießer ihre Formen, und funkensprühend und mit Brillen bewehrt waren die Schweißer am Werke. Die Sattler klopfen das Leder, als gelte es einen doppelten Zahntag zu verdienen, und auch die Schreiner ließen sich nicht lumpen; farbenfroh mit Pinsel, Stock und Palette, ja selbst mit einer überdimensionierten Spritzpistole, stolzierten die Maler daher, und die Männer der Verbrennungsmotoren mühten sich diesmal mit einer Kurbelwelle aus Holz und Kolben aus Karton ab. Vertreter anderer Berufe trugen gewichtig die Zeichen ihres Handwerks mit. Selbst die Kesselschmiede fehlten nicht, die ihre Kunst an einem alten Lokomotivkessel sehen ließen. Die Mannen des Lokomotivdepots führten auf modernsten Straßenrollern würdige Veteranen aus ihrem Stalle mit, die ihnen ihr liebevoller Betreuer, Ing. Fontanellaz, für diesen Tag und wohl nicht mit geringer Sorge ausgeliehen hatte. Der technische Dienst der Bahn rückte mit Schienen, Barrieren, Läutwerken, mit Signalen, komplizierten Fahrleitungsteilen, aber auch mit einer noch aus der guten alten Zeit stammenden Handdraisine auf. Eine riesige Telefonattrape zeigte den Quälgeist unserer raschlebigen Zeit. Auch das Zugs- und Bahnhofpersonal wartete mit originellen Bildern auf; Uniformen von Anno dazumal schritten neben Trägern der neuesten Garnitur freudig einher, und natürlich fehlte auch die «Drehscheibe» nicht. Die Männer des Güterdienstes demonstrierten ihre alten und neuesten Umschlag- und Transportmittel, unter denen der große Hubstapler nicht fehlen durfte. An ernste Zeiten erinnerten die Eisenbahnsoldaten bei der Tunnelwache. All das Gezeigte vermittelte dem Beschauer in eindrucklicher Weise die Vielgestaltigkeit des Eisenbahndienstes. Wie manchmal mag wohl das Wort gefallen sein: «Das hätte ich nie gedacht»?

Der dritte Teil galt der Neuzeit und führte uns mitten hinein ins gegenwärtige Leben. Er stand unter dem Motto: «Die neue Zeit in Blumen, Fahnen und Trachten der Heimat». Fahnengruppen, gefolgt von Kadetten und dem Jugendkorps mit klingendem Spiel und wirbelnden Trommeln. Ein fröhliches, farbenfrohes Bild wollte die Liebe und Treue zur Heimat bekunden.

Wer nun müde war von all dem Geschauten, der zog zur Stärkung und Erholung dem Festplatz zu. Viele aber statteten noch der Werkstätte, mancher gar schon zum zweiten Male, einen Besuch ab; rund 30 000 Besucher sollen es in diesen zwei Tagen gewesen sein, die die Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen der Bahn tun zu können, nicht verpassen wollten. Andere aber zogen zum Ausstellungszug, wo in drei besonders hergerichteten Eisenbahnwagen von den sachkundigen Herren Ing. Fontanellaz und Adolf Merz, Präsident des Historischen Museums Olten, aus Museen und Privatbesitz wertvolle historische Dokumente, Photos und Gegenstände aus den Anfängen des Eisenbahnwesens zusammengetragen und eindrucksvoll ausgestellt worden waren, darunter Modelle der berühmten Erfinder von Zahnradsystemen wie Riggenbach, Abt und Strub, die alle drei in der Werkstätte tätig und in Olten wohnhaft gewesen sind.

Mich aber zog's noch einmal in den Stadtpark, zum Denkmal des Meisters Niklaus Riggenbach. Hier hatten am Samstagmorgen, als die Glocken zur Jubelfeier einläuteten, in aller Stille treubesorgte Hände einen prächtigen Kranz niedergelegt; seine Schleife trug die Aufschrift: «Die Stadt Olten den Pionieren des Eisenbahnwesens».

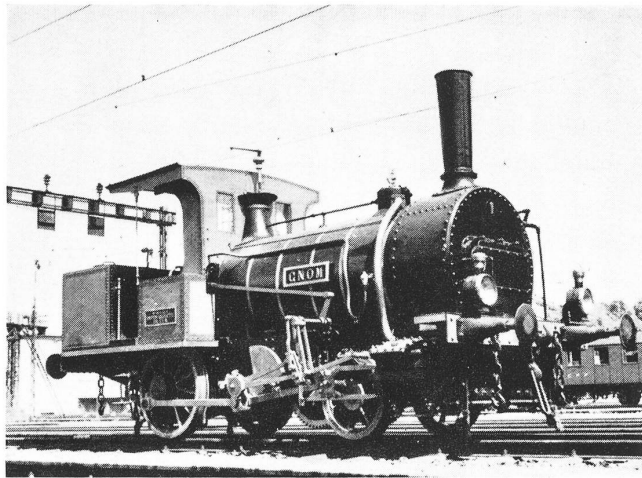
Elektrisches Stellwerk mit Ge-
leisebild und Licht-Tagessignalen



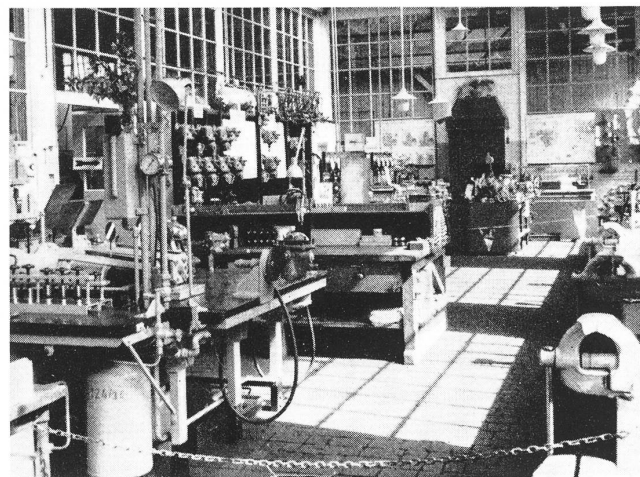
Olten, die «Drehscheibe Europas»

Der von den Stadtbehörden
herausgegebene
silberne Erinnerungstaler

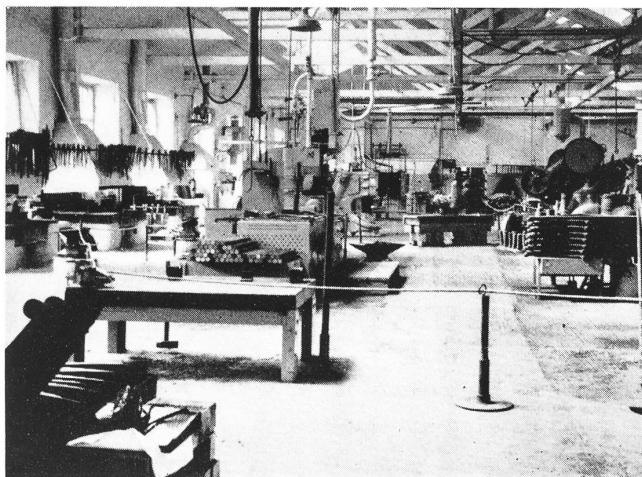




1 A Zwillings-Naßdampf-Güterzugstenderlokomotive
System Riggenbach für kombinierten Adhäsions- und Zahnradbetrieb. Betriebs-Nr. 1 «Gnom», gebaut von der Hauptwerkstätte Olten der Schweizerischen Centralbahn im Jahre 1870 für die Steinbrüche von Ostermundigen.



Der Prüfraum für die Luftbremsventile gleicht einem Laboratorium



Die große Schmiede in der Hauptwerkstätte