

**Zeitschrift:** Oltner Neujaarsblätter  
**Herausgeber:** Akademia Olten  
**Band:** 18 (1960)  
  
**Artikel:** Zum Jubiläum 25 Jahre Stadtomnibus Olten AG : 1933-1958  
**Autor:** Sudan, A. / Linder, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659366>

### **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:** 17.01.2026

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

# **Zum Jubiläum 25 Jahre Stadtnomnibus Olten AG**

**1933–1958**

Wie die meisten Schweizer Städte hat auch die Stadt Olten im Verlaufe der letzten 50 Jahre eine starke Entwicklung durchgemacht. Dies zeigt sich vor allem in der stes wachsenden Einwohnerzahl. Naturgemäß mußten für diesen Zuwachs auch entsprechende Wohnmöglichkeiten geschaffen werden. Die Wohnquartiere wuchsen aus dem Stadtkern immer mehr der Gemeindegrenze zu. Diese Entwicklung verlangte gebieterisch entsprechende Verkehrsverbindungen. Unternehmungslustige Geschäftsleute haben diese Notwendigkeit frühzeitig erkannt und die Lösung der sich stellenden Probleme an die Hand genommen. Mit der Eröffnung eines Autobusbetriebes hat unsere Gesellschaft während 25 Jahren tatkräftig zur Entwicklung von Olten und den Nachbargemeinden beigetragen.

Am 11. Februar 1933 wurde die Firma «Gesellschaftsfahrten und Autotransporte AG» mit Sitz in Olten und mit einem Kapital von 120 000 Franken gegründet, aus der unsere heutige Firma «Stadtnomnibus Olten AG» hervorgegangen ist. Die Oltnen Verkehrsprobleme sollten durch diese neu gegründete Firma gelöst werden. Die Kapitalbasis war für ein solches Unternehmen aber viel zu schmal, so daß der Betrieb in den ersten Jahren sich nie recht entwickeln konnte. Die Eintragung im Handelsregister von Olten erfolgte am 20. Februar 1933. Der Zweck des Unternehmens war: gewerbsmäßiger Transport von Personen und Lasten aller Art durch Automobile.

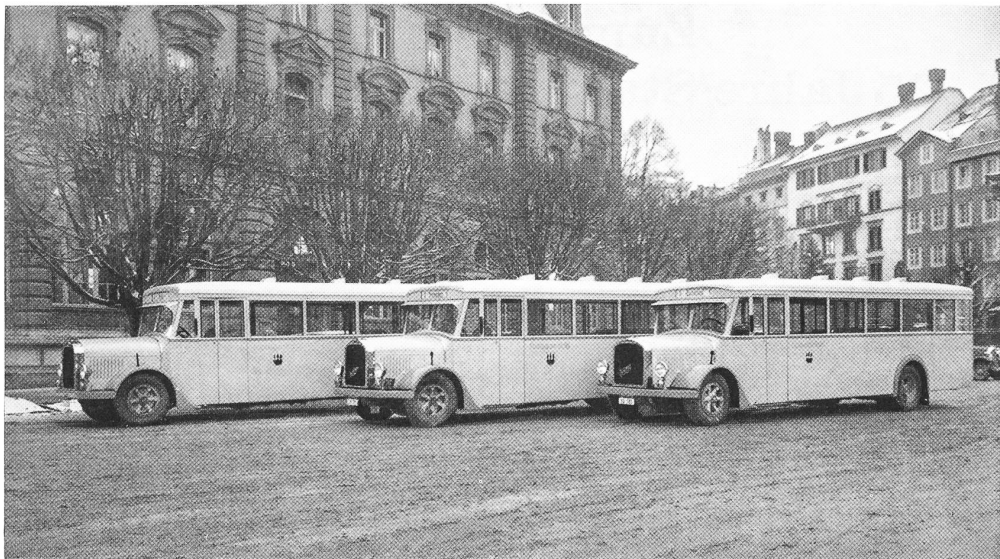
Der erste Verwaltungsrat setzte sich wie folgt zusammen:

Herr Paul Buser, Advokat und Notar, Olten, Präsident  
Herr Meinrad Bürgi, Bankprokurist, Kestenholz, Vizepräsident  
Herr Walter Liechti-Niggli, Kaufmann, Wolfwil  
Herr Albert Liechti-Ingold, Schlosser, Kestenholz  
Herr Dr. Karl Stober, Advokat, Olten.

Von den Gebr. Liechti wurden laut Statuten übernommen: 3 Automobile für Personen- und Warentransporte, 2 Anhänger, Mobiliar und Werkzeuge; von Frau Wwe. Ida Liechti-Studer eine Liegenschaft in Kestenholz. Diese Sacheinlagen wurden nach Abzug der Schulden von 65 270 Franken mit 72 000 Franken bewertet. Die flüssigen Betriebsmittel waren rasch aufgebraucht. An einer außerordentlichen Generalversammlung am 9. Mai 1933 wurde das Kapital von 120 000 Franken auf 450 000 Franken erhöht, aber nie einbezahlt.

Trotzdem wurde mit dem Bau einer Garage an der Solothurnerstraße Nr. 206 in Olten begonnen und drei neue Berna-Busse bestellt. Das Geld wurde in Form von Hypotheken und Darlehen mit Bürgschaften aufgenommen.

Am 10. Dezember 1933 wurde der Linienverkehr unter der neuen Firma «Stadtnomnibus Olten AG» auf den Linien Olten—Trimbach, Olten—Starrkirch und Olten—Kalchofen aufgenommen. Der fahrplanmäßige Betrieb mit Autobussen wurde von der Bevölkerung warm begrüßt. Die Bedürfnisfrage durfte damals schon bejaht werden.



1933

Die drei ersten Omnibusse zur Eröffnung des Betriebes  
Berna Typ G 6 N 2 mit BLD-Motoren — Carrosserie Heß, Solothurn

Wie wir sehen, war die Idee, für Olten und Umgebung eine Verkehrsunternehmung zu schaffen, an sich gut. Aber schon bei der Gründung wurden fast nicht wieder gutzumachende Fehler begangen, die die Firma unter verschiedenen Malen an den Rand des Ruins brachten. Aus diesem Grunde hatte in den ersten Betriebsjahren die Öffentlichkeit kein Vertrauen zu der neu geschaffenen Firma.

Die ersten zehn Jahre waren praktisch alles Verlustjahre, mit Ausnahme von 1937, in welchem ein kleiner Gewinn erzielt werden konnte. In den Jahren 1934, 1939 und 1940 mußte die Firma saniert werden. Der Verwaltungsrat wurde in den Jahren 1934 sogar zweimal, 1938, 1939, 1940 und 1943 personell neu bestellt. Diese Daten beweisen eindeutig, mit was für Schwierigkeiten die Firma zu kämpfen hatte, bis man sie endlich im Jahre 1939/40 auf den Weg der Gesundung führen konnte.

Eine definitive Wendung der Geschehnisse brachte der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Die Armee mobilisierte sämtliche Wagen für die Zeit vom 2. bis 9. September 1939. Ab 10. September 1939 wurde der Kriegsfahrplan in Kraft gesetzt. Ein Teil des Personals mußte in den Militärdienst einrücken. Ein neuer Geschäftsführer in der Person von Herrn Adrien Sudan wurde angestellt. Im Jahre 1940 ging das Aktienpaket der Erbschaft Riggensbach an die beiden Herren Walter Linder und Paul Siegenthaler, Olten, über, die in den Verwaltungsrat neu eintraten. Dieser neue Verwaltungsrat und die neue Verwaltung gingen nun ganz energisch ans Werk, die längst fällige Reorganisation gründlich durchzuführen. Es zeigte sich bald, daß die Mängel Schritt um Schritt behoben werden konnten. Damit verbesserten sich die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens zusehends. Unter der Leitung des neuen Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Direktor Walter Rebsamen, Basel, begann vorerst zwar mühsam, aber doch stetig der längst erhoffte Aufstieg. Um eine finanzielle Gesundung endgültig zu gewährleisten, wurde noch einmal ein Teil des Kapitals abgeschrieben und ein neues Prioritätsaktienkapital von 20 000 Franken geschaffen. Nach langwierigen Verhandlungen erklärte sich die Stadt

Olten im Jahre 1940 bereit, der Gesellschaft ein zinsloses Darlehen von 30 000 Franken sowie einen Beitrag à fonds perdu von 50 000 Franken zu bewilligen, woraus dieses Darlehen dann wieder zurückbezahlt wurde.

Aus diesen neuen Mitteln wurde der Omnibus Nr. 5 bestellt und im Jahre 1941 in Betrieb genommen.

In Anpassung an die in den Kriegsjahren eingetretene Teuerung wurde auf den 1. Januar 1943 die erste Tarifänderung vorgenommen. Es wurden nur die ganz billigen Arbeiterabonnementspreise erhöht; als Neuerung wurde ein Generalabonnement geschaffen. Der verhältnismäßig gute Geschäftsgang erlaubte der Firma, in der folgenden Zeit einen Teil ihrer Schulden zurückzuzahlen. Im gleichen Jahre schloß die Stadtomnibus Olten AG mit der «Patria», Schweiz. Lebensversicherungsgesellschaft in Basel, eine Gruppenversicherung für das Personal ab. Die beiden letzten Kriegsjahre brachten Schwierigkeiten über Schwierigkeiten. Im Jahre 1944 wurde die Pneuversorgung immer schwieriger. Im Frühjahr mußte der an sich schon stark gekürzte Fahrplan um weitere 20 Prozent eingeschränkt werden. Im Monat März 1944 verfügte die Generaldirektion der PTT die Einstellung sämtlicher Kurse an Sonn- und Feiertagen. Dieses Sonntagsfahrverbot war für die Stadtomnibus Olten AG ein schwerer Schlag, da der Verkehr an Sonntagen ziemlich große, dringend benötigte Einnahmen brachte.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges fielen viele der größten Schwierigkeiten endgültig weg. Bei Aufhebung der Fahrplaneinschränkungen wurden Ende 1945 Bus Nr. 7 und im Frühjahr 1946 die Busse Nr. 8 und 9 in Betrieb gestellt. Im Dezember 1945 konnte die Linie Olten—Aarburg eröffnet werden und brachte damit der Gesellschaft eine weitere Konsolidierung ihrer finanziellen Basis.

Für die wachsende Zahl neuer Wagen mußten die notwendigen Einstellräume bereitgestellt werden. Im Jahre 1946 kauften wir hinter unserer Garage an der Solothurnerstraße Nr. 206 ein Stück Land von 29 Aren. Darauf wurde im Jahre 1946/47 die erste Garage mit Büro an das bestehende Gebäude angebaut. Projekt und Pläne stammten aus dem Architekturbüro Frey & Schindler, Olten. Der Bau war im Laufe 1947 bezugsbereit. Ein weiterer Garagebau wurde im Jahre 1953 erstellt mit Platz für rund 16 Wagen. Dieses Projekt wurde von Ingenieur Kurt Brunner, Bruwo, Olten, bearbeitet und ausgeführt.

Die Entwicklung in den Nachkriegsjahren zeigt die untenstehende Tabelle:

Die beförderten Personenzahlen waren folgende:

1947	1 498 000	1952	1 772 000	1954	1 913 000	1956	2 220 000
1951	1 525 000	1953	1 772 000	1955	2 040 000	1957	2 286 000

Für die Bewältigung dieser Transportleistung war selbstverständlich das entsprechende Wagenmaterial notwendig. Der Verwaltungsrat schaffte sukzessive, d. h. 1951, 1953, 1954 und 1958 fünf weitere Großraumwagen an und stattete so den Betrieb mit dem neuesten Wagenmaterial aus.

Im Jahre 1952 gliederten wir unserem Liniendienst ein Car-Reisegeschäft an. Hiefür kauften wir drei neue Cars, zwei Berna mit Heß-Karosserien und einen Büßing-Reisecar mit Emelmann-Karosserie. Auch dieses Geschäft brachte uns viel Mühe und Sorgen. Seit Jahren können wir zwei dieser Cars im Sommer englischen Reisebüros vermieten und transportieren damit Reisende in der Schweiz und in den umliegenden Ländern. Auch hier war der Anfang schwer, bis die notwendigen Auslandsverbindungen angeknüpft waren. Nun geht es auch hier langsam aufwärts, und wir hoffen, dieses Geschäft in Zukunft lukrativ gestalten zu können.



1958

Großraum-Omnibus Berna Typ 5 VUP mit Unterflurmotor 160 PS Carrosserie Heß, Bellach-Solothurn

#### *Wichtige Betriebsdaten*

- 1933 Bau einer neuen Garage an der Solothurnerstraße Nr. 206 in Olten  
Bestellung von drei neuen Berna-Omnibussen Nr. 1, 2 und 3  
Aufnahme des Liniendienstes Olten—Trimbach, Olten—Starrkirch, Olten—Kalchhofen
- 1935 Aufnahme des Liniendienstes Olten—Kalchhofen—Wangen b. O.
- 1939 Kriegsausbruch, Einführung des Kriegsfahrplanes, Mobilisation der Omnibusse vom 2. bis 9. September 1939  
Kontingentierung aller Brennstoffe, Schmiermittel und Pneus
- 1940 Einschränkung der Kursfahrten, neue Mobilisation
- 1941 Umbau eines Omnibusses auf Holzgas  
Anschaffung des neuen Omnibusses Nr. 5
- 1943 Abschluß einer Gruppenversicherung für das Personal mit der «Patria-Leben» in Basel
- 1944 Erlaß eines Verbotes für die fahrplanmäßigen Kursfahrten am Sonntag
- 1945 Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes nach einer Dauer von 19 Monaten  
Anschaffung von Omnibus Nr. 7  
Eröffnung der Linie Aarburg  
Gründung des zweiten Fürsorgefonds zu Gunsten des Personals, von der Firma allein gespiesen, mit einem Kapital per 31. Dezember 1958 von 150 000 Franken
- 1946 Aufhebung der Brennstoff- und Pneurationierung

Anschaffung der neuen Omnibusse Nr. 8 und 9  
 Abschluß einer Kollektiv-Krankenversicherung für das Personal mit der «Helvetia-Unfall» in Zürich

1946/Kauf der neuen Parzelle an der Solothurnerstraße Nr. 206 und Bau einer neuen Garage  
 47 mit Bürotrakt und Pneukeller

1951 Anschaffung des ersten Großraumwagens, Omnibus Nr. 10

1952 Eröffnung des Cargeschäftes  
 Inbetriebnahme des Berna-Cars Nr. 1

1953 Anschaffung des zweiten Großraumwagens, Omnibus Nr. 11  
 Anschaffung des Berna-Cars Nr. 2

1954 Anschaffung des dritten Großraumwagens, Omnibus Nr. 12  
 Anschaffung des Reiscars Büssing, Car Nr. 3  
 Bau der zweiten Garage-Halle an der Solothurnerstraße Nr. 206

1958 Anschaffung des vierten und fünften Großraumwagens, Omnibusse Nr. 13 und 14

### *Heutiger Wagenpark*

Im Betrieb stehende Omnibusse für

#### *a) den Linienverkehr*

3 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1933	55 Plätze	Nr. 1, 2, 3
1 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1941	57 Plätze	Nr. 5
1 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1945	65 Plätze	Nr. 7
2 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1946	65 Plätze	Nr. 8, 9
1 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1951	80 Plätze	Nr. 10
1 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1953	80 Plätze	Nr. 11
1 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1954	80 Plätze	Nr. 12
2 Berna-Wagen	Diesel	Modell 1958	80 Plätze	Nr. 13, 14
1 Berna-Wagen	Benzin	Modell 1935	18 Plätze	Nr. 6

#### *b) das Cargeschäft*

1 Car Berna	Diesel	Modell 1952	30 Plätze	Nr. 1
1 Car Berna	Diesel	Modell 1953	22/28 Plätze	Nr. 2
1 Car Büssing	Diesel	Modell 1956	34 Plätze	Nr. 3

Allen Schwierigkeiten zum Trotz steht heute die Stadtomnibus Olten AG finanziell gefestigt da. Ohne überheblich zu sein, dürfen wir behaupten, einen schönen Teil zur Entwicklung der Stadt Olten und der Nachbargemeinden beigetragen zu haben. Die Erwartungen der Gründer und ihrer Nachfolger haben sich erfüllt und als richtig erwiesen. Das Ziel, das man sich gestellt hatte, wurde weit übertroffen.

Wir stehen heute an der Schwelle einer weiteren Vergrößerung. Es ist uns die Konzession der Linie Kestenholz—Olten übertragen worden. Das bedingt eine Investition großer neuer Mittel für die Anschaffung neuer Fahrzeuge und den Bau einer Garage in Kestenholz. Die Bauarbeiten sind bereits im Gange, die Finanzierung durch die Solothurner Handelsbank, Olten, und eine entsprechende Kapitalerhöhung gesichert.

Wir werden uns auch in der Zukunft bestreben, die Verbindungen zwischen Olten und den benachbarten Gemeinden stets zu verbessern zum Nutzen der gesamten Einwohnerschaft. Möge dem Unternehmen auch in Zukunft eine gedeihliche Entwicklung beschieden sein!

*Mitglieder des Verwaltungsrates*

Eintritt	Name	Austritt
1933	Buser Paul, Advokat, Olten	1936
1933	Bürgi Meinrad, Bankprokurist, Kestenholz	1934
1933	Liechti-Niggli Walter, Kaufmann, Wolfwil	1934
1933	Liechti-Ingold Albert, Schlosser, Kestenholz	1934
1933	Stober Dr. Karl, Advokat, Olten	1934
1934	Riggenbach Fritz, Ingenieur, Basel	1939
1934	Heß Emil, Carrossier, Solothurn	1943
1934	Niggli Erhard, Wolfwil	1938
1934	Meier Caspar, Rothenburg	1939
1938	Hagmann W., Rest. «Eisenbahn», Trimbach	1943
1938	Vögeli-Kunz Frieda, Olten	1943
1939	Rebsamen Walter, dipl. Ingenieur, Basel	
1939	von Planta Dr. C. P., Advokat, Basel	
1940	Siegenthaler Paul, Müller, Olten	1943
1940	Linder Walter, Kaufmann, Olten	
1943	Sudan Adrien, Olten	

*Als Präsidenten amtierten:*

Herr Paul Buser	1933—1934
Herr Fritz Riggenbach	1934—1939
Herr Werner Hagmann	1939—1940
Herr Walter Rebsamen, gest. am 3. April 1959	1940—1959

*Geschäftsführer:*

Herr Adrien Sudan, Bücherexperte, Olten	seit 1940
---	-----------

*Betriebsleiter:*

Herr Emil Maier, Olten	seit 1933
------------------------	-----------

Linder/Sudan