

Zeitschrift: Oltner Neujaarsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 53 (1995)

Artikel: Olten - Stadt der Brücken
Autor: Hohler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-658921>

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: 15.01.2026

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

Olten – Stadt der Brücken

Wo der Mensch Brücken schlägt, da will er etwas miteinander verbinden. Natürlich sind das in erster Linie die beiden Ufer eines Flusses, und wenn damit auch ein durchaus nüchterner Zweck erreicht werden soll, so stellt jede Brücke doch immer etwas dem Leben Wohlgesinnten dar, eine freundliche Aufforderung, hinüberzugehen, herüberzukommen. Dieses Symbolhafte, das wir im Zeitalter der hochentwickelten Technik vielleicht nicht mehr so deutlich empfinden, wird uns noch am klarsten bewusst, sobald wir, seltsam genug, mitten in einer modernen Stadt vor einer Holzbrücke stehen. Dem auswärtigen Besucher fällt ein solches Bauwerk sofort auf, wogegen es der Einheimische als gewohntes Bild hinnimmt, so selbstverständlich, dass er darauf längst nicht mehr achtgibt...

Die Alte Brücke

Zusammen mit dem Stadtturm verkörpert die alte gedeckte Holzbrücke über die Aare seit Menschengedenken das eigentliche Wahrzeichen Olten. Mag auch das winzige Städtchen von ehemals sich schon lange zum regen, rund 18 000 Einwohner zählenden Gemeinwesen gewandelt haben, so ist doch der vertraute Anblick, den die gedrängte Gruppe der Altstadt Häuser mit dem sie überragenden Turm und der Holzbrücke davor dem Beschauer bietet, so gut wie unverändert geblieben. Und dieses Bild empfinden wir als schön, weil es sich als geschlossene Einheit präsentiert, weil es harmonisch wirkt und wohl nicht zuletzt auch deshalb, weil es den Eindruck menschlicher Geborgenheit vermittelt.

Nun ist freilich vieles, das weit zurückliegt, vom Hauch des Romantischen umwoben, obschon wir wissen, dass die gute alte Zeit in mancher Hinsicht alles andere als gut war, dass vielerorts bittere Armut herrschte, dass kriegerische und wirtschaftliche Katastrophen Land und Leute heimsuchten. Aber all dies hindert uns Heutige nicht, dem Leben vergangener Epochen positive Aspekte abzugewinnen. So hatten die Baumeister von früher ein ungemein feines Gespür für das, was im buchstäblichen Sinne des Wortes angemessen war, und deshalb sind auch allenthalben so prächtige Orte entstanden, die wir heute als «Altstädte» bewundern und deren Erhaltung und Pflege uns zu Recht am Herzen liegt!

Zurück zu Olten. Die wechselhaften Schicksale unserer Stadt sind ohne seine Brücke nicht denkbar. Wann hier der erste Aareübergang errichtet wurde, ist allerdings ungewiss. Erstmals wird die Brücke urkundlich im Jahre 1295 erwähnt, zu jener Zeit, da die Grafen von Froburg als bedeutendes Dynastengeschlecht weite Teile der heutigen Nordwestschweiz und damit auch den Unteren Hauenstein – gleichsam eine Fortsetzung der damals noch jungen Gotthardstrasse – beherrschten. Natürlich ist diese mittelalterliche Brücke längst verschwunden. Kriege und Unwetter sorgten dafür, dass sie im Laufe der Jahrhunderte des öftern zerstört wurde, aber immer wieder ist sie neu erstanden. Zum letztenmal geschah dies 1803, und zwar leitete ein hervorragender Zimmermeister, der aus Laufenburg stammende Blasius Baltenschwiler, die Bauarbeiten. Noch heute erregt die Konstruktion der Pfeiler wie des Trag- und Dachgebälks die Bewunderung der Kenner. Es sollten

volle achtzig Jahre vergehen, bis diese Brücke einen Teil des Fussgänger- und Wagenverkehrs der inzwischen stark angewachsenen Stadt einem zweiten Aareübergang abgeben konnte.

(Abbildung siehe Seite 4/5)

Die erste Eisenbahnbrücke

Bevor es jedoch soweit war, galt es, die Bedürfnisse des Bahnbaues zu erfüllen. Die industrielle Entwicklung Olten im 19. Jahrhundert hängt eng mit dem Bau der Eisenbahnen zusammen, deren Streckenführung unsere Stadt schon früh zum wichtigen Knoten- und Kreuzungspunkt machte. Die Hauensteinlinie mit dem Tunnel zwischen Trimbach und Läuelfingen musste über die Aare führen. So entstand die «Tannwaldbrücke», eine auf mächtigen Steinpfeilern ruhende schmiedeeiserne Bogenbrücke, die 1858 dem Verkehr übergeben wurde – ein technisches Meisterwerk für die damalige Zeit! Fast hundert Jahre später, als die nunmehr «alte» Hauensteinlinie elektrifiziert wurde, hat man sie durch eine sogenannte Vollwandbrücke ersetzt.

Die Gäubahnbrücke

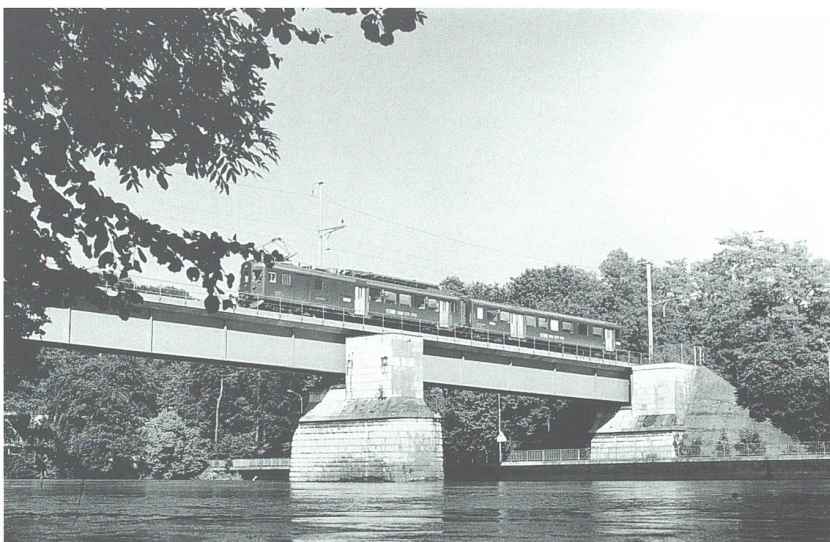
Keine zwanzig Jahre nach der ersten Eisenbahnbrücke, nämlich 1876, entstand die zweite, die Gäubahnbrücke, bedingt durch den Bau der Linie Olten–Solothurn. 1927 wurde sie mit einem Fussgängersteg versehen. «Bemerkenswert an diesem Brückenbau», schrieb Eduard Fischer, «ist die Besonderheit, dass zufolge der Geleiseerhöhung in der Kurve die Brückenträger

ungleich hoch stehen, nämlich der äussere mit 3, der innere dagegen bloss mit 2,75 Metern.» Und eine weitere Eigentümlichkeit: Noch immer wartet diese doppelspurig konstruierte Eisenbahnbrücke auf das zweite Gleis...

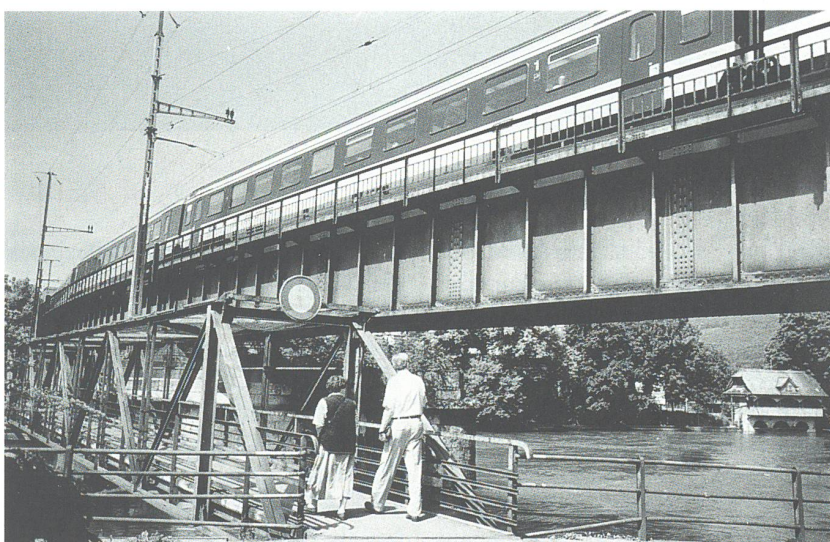
Die Bahnhofbrücke

Auf die Dauer konnte, was keiner Begründung bedurfte, die Holzbrücke als einziger Aareübergang den Fussgänger- und Warenverkehr der sich ständig vergrössernden Stadt und ihrer Umgebung nicht mehr bewältigen, auch wenn an mehreren Stellen Fähren im Betrieb standen. Dass diese neue Brücke, von Anfang an Bahnhofbrücke geheissen, fast gänzlich von der damaligen Centralbahngesellschaft (der Vorläuferin der SBB) finanziert wurde, weiss man heute kaum mehr. Aber die Stadtbehörden hatten dies von den Bahnen erwirkt, die dafür – gegen den ausdrücklichen Willen Oltens – die Linienführung der Gäubahn über Olten-Hammer durchgesetzt hatten! Wo sollte nun der Standort der neuen Brücke sein? Man einigte sich auf die Verbindung Bahnhof-Trimbacherstrasse (heute Baslerstrasse), was vielfach Kopfschütteln hervorrief, denn die Brücke führte auf freies Feld hinaus! Doch entstand in nur wenigen Jahren in den «Hagmaten» ein neues Wohnquartier, und an der Froburgstrasse wurden Amts- und Geschäftshäuser gebaut – kurz, die losen Mäuler, die behauptet hatten, auf dieser Brücke werde dereinst Gras wachsen, wurden eines Besseren belehrt. Die Bauleitung lag in den Händen des damals wohl renommiertesten Oltners, des Eisenbahnpioniers und Erfinders Niklaus Riggenbach. Die gesamten Baukosten beliefen sich auf 230 000 Franken, woran die Stadt lediglich 3440 Franken zu bezahlen hatte: So teuer nämlich kam das gusseiserne Geländer zu stehen...

Am 17. Januar 1883 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben und tat in der Folge fast 70 Jahre lang ihren Dienst. Aber dann zeigte es sich immer klarer, vor allem nach dem Zweiten Welt-

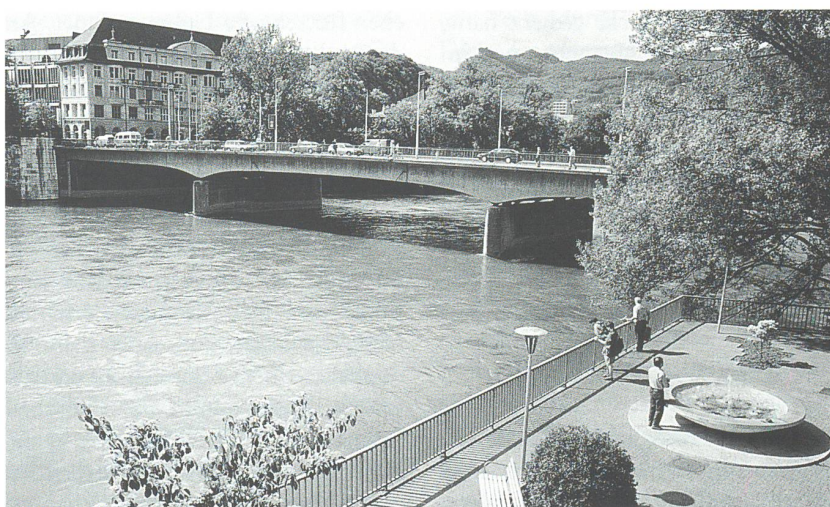


△ Die neue Tannwaldbrücke der alten Hauensteinlinie



△ Die Gäubahnbrücke

▽ Die Bahnhofbrücke





Die Trimbacher Brücke

krieg, dass sie den Ansprüchen der Zeit nicht mehr genüge. Die Zahl der motorisierten Fahrzeuge war in einer Masse gestiegen, das dringend nach einer leistungsfähigeren Brücke rief, zumal die Holzbrücke ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten blieb. Nach langen Abklärungen und Beratungen, die bei einem derartigen Bauvorhaben unumgänglich sind, wurde am 15. November 1952 die neue Bahnhofbrücke anstelle der bisherigen, die während der Bauzeit etwas weiter aareabwärts als Notbrücke gedient hatte, der Öffentlichkeit übergeben und im Rahmen eines Volksfestes eingeweiht. Man hatte eine technisch zeitgemässe und darüber hinaus elegante Konstruktion geschaffen, die den Erbauern alle Ehre machte und der Stadt einen entschiedenen Anstrich der Weltläufigkeit verlieh!

Die Rankwogbrücke

Die Verdienstmöglichkeiten, die das aufstrebende Olten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bot, veran-

lassten die nahegelegenen Gemeinden des Gösgeramtes, bei der solothurnischen Regierung eine Überbrückung der Aare bei Winznau anzubegehren. Wohl stand seit 1874 die Rankwogfähre im Betrieb, der Wagenverkehr jedoch wickelte sich nach wie vor auf dem zeitraubenden Umweg über Trimbach ab. Dem Gesuch wurde entsprochen, und 1903 war die 73 Meter lange und 6 Meter breite Brücke fertiggestellt, keine besonders schöne Eisenkonstruktion zwar und auch nicht eben für schwere Lasten geeignet. An die Baukosten von rund 140 000 Franken (so viel oder so wenig Geld musste dafür aufgebracht werden!) bezahlte der Kanton die Hälfte, währenddem der Rest auf die interessierten Gemeinden entfiel.

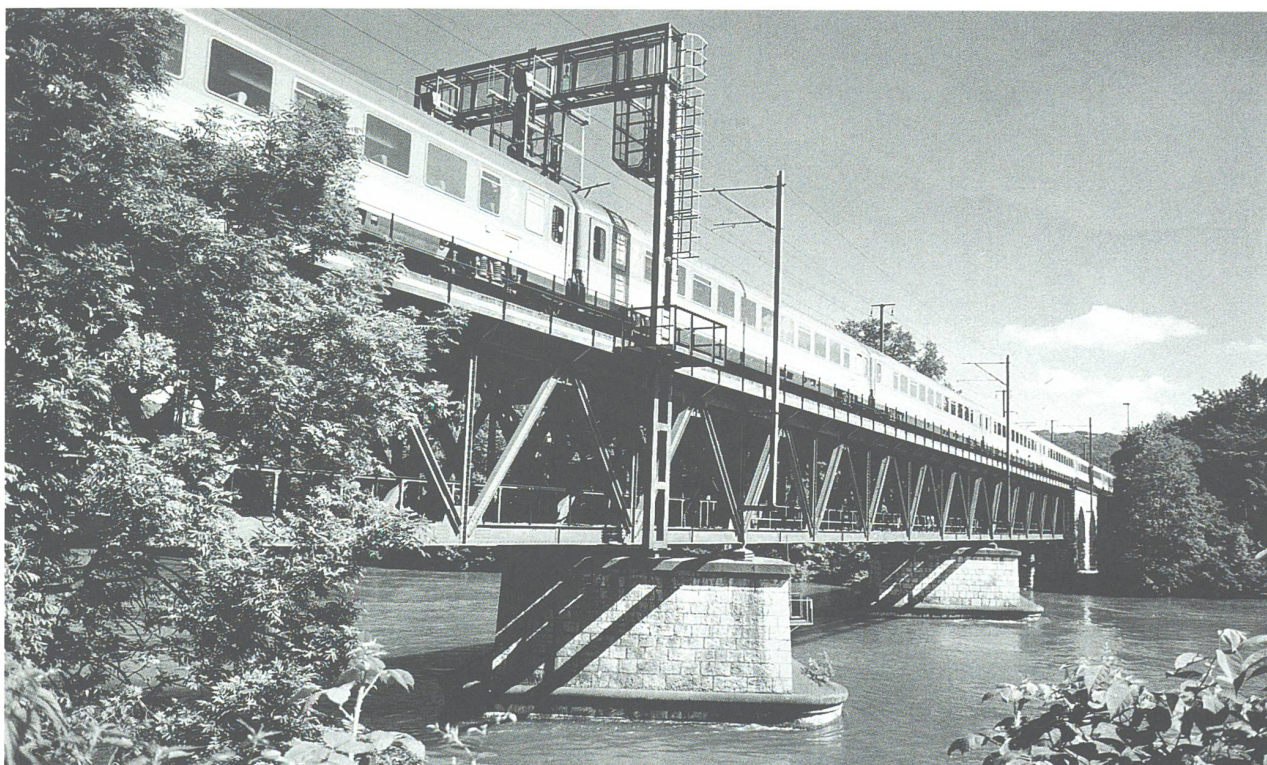
1966 wurde die Rankwogbrücke, die im Laufe der Zeit verschiedene Eingriffe und Verstärkungen erfahren hatte, durch eine imposante, mehr als doppelt so breite Betonkonstruktion ersetzt. Kostenpunkt: 5,6 Millionen Franken oder ziemlich genau 40mal mehr, als man für ihre Vorgängerin benötigt hatte...

Die Trimbacher Brücke

Diese 1914 eröffnete Eisenbetonbrücke, die Trimbach direkt mit dem Oltnen Industriequartier verbindet, ist von jeher ihrer kühnen Form wegen bestaunt worden: In einem einzigen Bogen überspannt sie die Aare und spiegelt sich samt den baumbestandenen Ufern bei schönem Wetter im ruhig ziehenden Fluss aufs prächtigste. 82 Meter lang und etwas über 8 Meter breit ist sie und hat fast gleichviel gekostet wie die alte Rankwogbrücke, nämlich 143 000 Franken, für die zur Hauptsache Trimbach aufkommen musste. Doch erhielt die Gemeinde in der Folge von benachbarten Orten und Industrieunternehmen so namhafte Zuschüsse, dass ihre eigene Belastung schliesslich nur noch rund 10 000 Franken betrug.

Die Hauenstein-Basis-Brücke

Mit dem Bau des Basistunnels durch den Hauenstein wurde eine weitere Eisenbahnbrücke notwendig. Sie ist nur



Die Hauenstein-Basis-Brücke

wenig von der Tannwaldbücke entfernt und ruht wie diese auf steinernen Pfeilern. 120 Meter lang und äusserst solide konstruiert, wurde sie zu Beginn des Jahres 1916 eröffnet und bewältigt seither die Hauptlast des Schienenverkehrs zwischen Basel und Luzern und damit auch – wie in jenen fernen Zeiten, da noch Ross und Wagen über den Hauenstein und dann über den Gotthard zogen – einen wesentlichen Anteil des Gütertransportes zwischen Deutschland und Italien.

Die Kessilochbrücke

Dass auf dem Gebiet der Stadt Olten dermaleinst weitere Brückenanlagen der Schweizerischen Bundesbahnen entstehen würden, schien noch vor ein paar Jahren kaum denkbar. Allein der immer wieder zu vernehmende Ruf nach «Entflechtung» der beiden Strecken Olten–Luzern und Olten–Bern, deren enorme Verkehrsdichte der zuständigen Kreisbahndirektion Sorge bereitete, sollte in der Tat einen neuen Aareübergang bringen. Nach

langen Vorberatungen, die oft einem zähen Seilziehen gleichkamen – denn über die endgültige Linienführung waren sich die Partner SBB und städtische Behörden erst sehr spät einig –, wurde die neue Strecke Olten–Rothrist angelegt und damit der Schienenweg nach Bern um einiges verkürzt. Das hatte zur Folge, dass im Gebiet der Kloos eine Eisenbahnbrücke gebaut werden musste. Diese Kessilochbrücke, die 1981 ihren Dienst aufnehmen konnte, überquert die Aare als sogenannt «vierfeldrige vorgespannte Betonkonstruktion». Bei einer Gesamtlänge von 169 Metern messen die Spannweiten 48 Meter in den Mittel- und 36 Meter in den Randfeldern. Die reinen Baukosten (ohne Projektierung und Bauleitung) beliefen sich auf 6,14 Millionen Franken. Das Ganze ist ein eindruckliches Beispiel moderner Brückenbautechnik. Dem Reisenden, der hier die Aare überquert, kommt dies natürlich nicht zum Bewusstsein. Er ist zufrieden, wenn er weiss, dass er ein paar Minuten eher in Bern eintrifft, als dies bei der alten Streckenführung über Aarburg der Fall war.

Der Aaredüker

Seit 1985 besteht in Olten eine weitere Möglichkeit, trockenen Fusses von einer Aareseite auf die andere zu gelangen: der sogenannte Düker. Allerdings ist dieser Durchgang nur ausnahmsweise benutzbar, da er eigens als Leitungstunnel gebaut wurde: für die Gasleitung, die Wasserleitung, für mehrere Elektrizitätskabel, für Telefon- und Telexkabel, für Entlüftungsrohre sowie als Reserve für weitere Verbindungen (z.B. Fernwärme). Diese Transportleitungen, welche die Versorgung der beiden Stadtteile mit den erwähnten infrastrukturellen Elementen gewährleisten, hatten zuvor ihren Platz unter den bestehenden Brücken. Sicherer erschien jedoch den Behörden zu diesem Zweck ein Tunnel zu sein. Dieser Bau zwischen dem Aarequai und dem Postgebäude mit einer Länge von 180 Metern und einer Höhe von nicht ganz drei Metern darf als rundum geglückt bezeichnet werden. Der Oltnrer Ingenieur Otto Eng als Projektverfasser und das ausführende Unternehmen Marti AG in



Die Rankwogbrücke

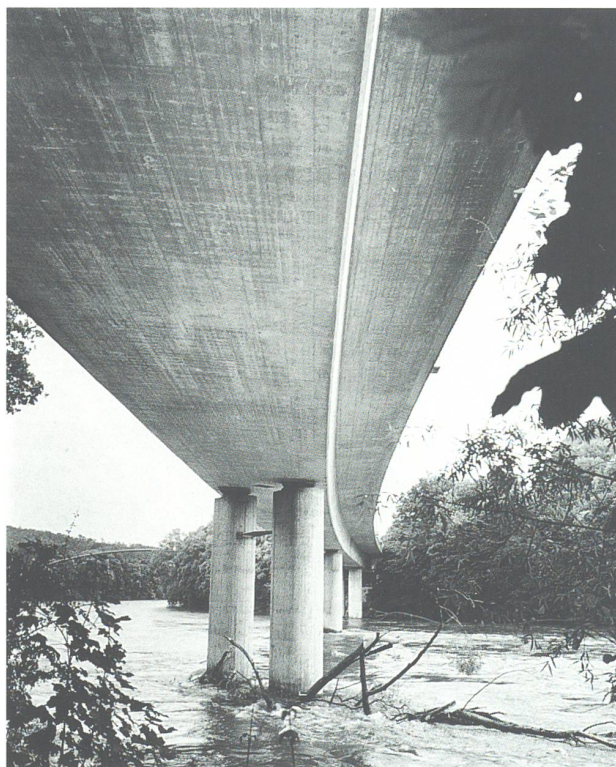
Moosseedorf hatten für die Realisierung des nicht eben alltäglichen Plans sowohl seriöse Fachkenntnis wie einen grossen Ideenreichtum eingesetzt. Für das bautechnische Vorgehen wurde die Stosstechnik gewählt, das heisst Rohr um Rohr wurde im Schotterbett der Aare vorgestossen. Das vorerste Teilstück war mit einer Schaufel und einer Grabvorrichtung ausgerüstet. Diese Schaufel frass sich einen Weg durch das Gemisch von Sand, Kies und Steinen und kam im Tag, wenn keine Schwierigkeiten auftauchten, zweieinhalb Meter weit vorwärts. Tatsächlich aber liessen die Schwierigkeiten nicht auf sich warten! Gab es bereits Probleme, weil die Quaimauer am Amthausquai abgestützt und der Bauuntergrund beim Postplatz stabilisiert werden musste, so verursachte andererseits ein tonnenschwerer Findling im Aarebett weitere Probleme und damit Bauverzögerungen.

Nach viereinhalbjähriger Bauzeit konnte der Düker im November 1985 in Betrieb genommen werden. Gegen fünf Millionen Franken hatte er gekostet, ein Werk, das seinen Zweck aufs

trefflichste erfüllt, auch wenn es sich unserem Auge entzieht, es sei denn, wir steigen in die Tiefe und lassen uns bei einer Besichtigung des Rohrtunnels von einem Aareufer zum andern führen!

Eine weitere Brücke in Sicht?

Von acht Brücken ist in unserer kurzen Bestandesaufnahme die Rede – eine stolze Zahl für eine verhältnismässig kleine Stadt. Trotzdem ist sich jedermann im klaren, dass die Bahnhofbrücke dem heutigen Verkehr nur noch mit Mühe gewachsen ist. Eine weitere, grosskonzipierte Strassenbrücke wäre tatsächlich kein Luxus! Nur: wohin müsste sie, die nicht zuletzt den Charakter einer Umfahrbahnbrücke hätte, zu stehen kommen? Eine überzeugende Antwort darauf bleiben uns auch kluge Köpfe schuldig. Ein erstes Projekt, das eine solche Brücke bei der Schützenmatte vorsah, ist vor ein paar Jahren von den Stimmbürgern verworfen worden. Aber die Diskussion um eine befriedi-



Die Kessilochbrücke

gende Lösung dürfte wohl nicht so bald abbrechen.

Mein persönlicher, leicht utopischer Vorschlag: Kämen recht viele Mitbürger auf den Gedanken, ihren Arbeitsplatz – sofern die zurückzulegenden Strecken dies zulieszen – zu Fuss anstatt per Auto zu erreichen, unsere Brücken und Strassen könnten auch über Mittag und nach Feierabend die Blechlawine mühelos schlucken. Die verlorenen Minuten erwiesen sich als gesundheitsfördernd, und manch einer würde vielleicht auf seinem Heimweg innerwerden, wie lohnend ein Blick von der Brücke ist, flussauf- oder flussabwärts. Oft sieht man die Alpen, immer aber unsern schönen Jura und stets auch die nächste Brücke, deren Aufgabe es ist und ewig bleiben wird, Ufer miteinander zu verbinden und Menschen zusammenzubringen.

Benutzte Quellen:

Oltner Brückenbuch von Eduard Fischer, 1952; Die neue Rankwogbrücke, herausgegeben vom Baudepartement des Kantons Solothurn, 1966; Die Kessilochbrücke, von Peter Roos, Aufsatz aus «Schweizer Ingenieur und Architekt», 1981; Unterlagen und Auskünfte von Herrn Ing. Otto Eng, 1995