

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Akademia Olten  
**Band:** 83 (2025)

**Artikel:** Der Bau der Neuen Brücke in Olten  
**Autor:** Borer Mathis, Rolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1074589>

### **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:** 17.03.2026

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

# Der Bau der Neuen Brücke in Olten

Rolf Borer Mathis

Anfang April 1951 tut sich auf der Aare unterhalb der Oltner Bahnhofbrücke Ungewohntes. Mit schwerem, auf Pontons montiertem Gerät, rammen Arbeiter Baumstämme in die Aare. Über 150 Baumstämme werden in den Grund des Flusses geschlagen. Die lärmigen Arbeiten sind eine Attraktion: Oft stehen so viele Neugierige auf der Brücke, dass der Verkehr behindert wird. Für zusätzliche Aufregung sorgt am 15. April ein Genfer Ehepaar, das vom Bahnhofquai kommend das Brückengeländer durchbricht und samt Auto in die Aare stürzt. Wurden sie von den Bauarbeiten abgelenkt? Man weiss es nicht. Die beiden werden jedoch von den Arbeitern rasch gerettet und tragen nur leichte Verletzungen davon. Der Grund für all die Aufregungen ist der Beginn der Bauarbeiten für eine neue Bahnhofbrücke.

## Die Brücke von 1882

Die alte Bahnhofbrücke war 1882 von der damaligen Schweizerischen Centralbahn erstellt worden. Vorangegangen waren Verhandlungen der Centralbahn mit der Gemeinde Olten über die Linienführung der Gäubahn, der Verbindung zwischen Olten und Solothurn. Die Centralbahn schlug eine Bahnlinie vor, welche die Aare südlich der Stadt überqueren sollte. Zum Plan gehörte ein zweiter Bahnhof im Hammer. Die Gemeinde Olten stellte sich vehement gegen diese Variante. Sie betrachtete den Standort als den «allerungünstigsten Platz» für eine Bahnanlage und bevorzugte eine Linienführung nördlich der Stadt mit einem zweiten Bahnhof in



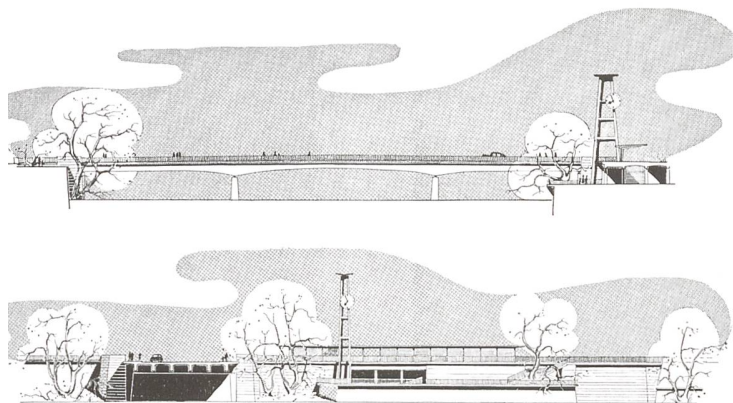
Bahnhofbrücke von 1882 und Bahnhofplatz, um 1950



der Gegend der heutigen Dornacher- und Konradstrasse. Nach zähen Verhandlungen stimmte die Gemeinde schliesslich dem Vorschlag der Centralbahn zu, vermutlich auch, weil sich die Centralbahn verpflichtet hatte, vor dem Bahnhofgebäude der Centralbahn eine Fahrbrücke zu errichten. Zudem würde sie auch den Bahnhofquai zwischen der Holzbrücke und dem Bahnhof erstellen und einen finanziellen Beitrag an den Bau der Frohburgstrasse leisten. Die Gäubahnlinie konnte 1876 eröffnet werden. Der Bau der Bahnhofbrücke wurde allerdings mehrmals verschoben und erst 1882 fertiggestellt. Olten war damit günstig zu einer Umfahrung der Altstadt gekommen, und die Stadtentwicklung auf beiden Seiten der Aare nahm bald ihren Lauf.

Die Bahnhofbrücke war indes vor allem für den Verkehr von Pferdekutschen, Fuhrwerken und Fahrrädern konzipiert worden und wies eine Fahrbreite von nur 5,40 m sowie beidseitige Gehsteige von 1,10 m Breite auf. Mit der einsetzenden Motorisierung wurde es bald eng auf der Brücke, da sie nicht nur den Stadtverkehr, sondern auch den Transitverkehr der Nord-Süd-Achse bewältigen musste. 1923 wurden die Gehsteige verbreitert und die Konstruktion verstärkt. Der Verkehr nahm aber weiter zu, ein Neubau wurde unumgänglich. So schrieb das Baudepartement des Kantons Solothurn 1940 einen Projektwettbewerb aus für eine neue Bahn-

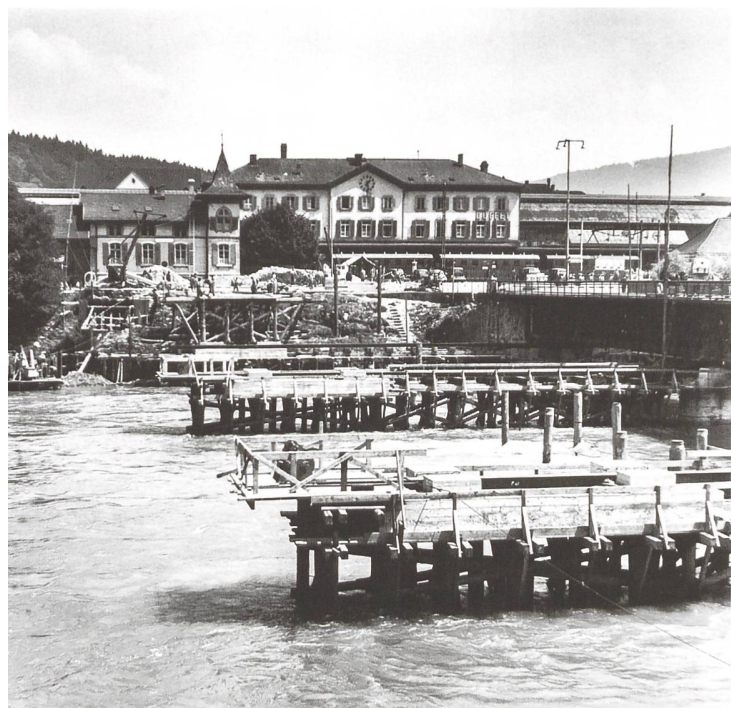
hofbrücke und die Neugestaltung der beiden Aareufer. Gefragt waren auch Vorschläge für eine neue Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz.



Oben: Ansicht der Brücke flussabwärts mit Schnitt durch Terrasse und Unterführung, mit Uhrenturm  
Unten: Blick vom Amthausquai auf die Ufergestaltung, Skizzen von Hans Zaugg, um 1950

### Das Projekt

Im April 1941 gingen 60 Projektentwürfe für eine vier-spurige Brücke ein. Das Preisgericht setzte sich sehr sorgfältig mit seiner Aufgabe auseinander und wünschte sich eine Brücke, die eine gewisse Beschwingtheit aufweisen sollte: *«Die nahe Altstadt mit ihrer feingliedrigen Silhouette und die verhältnismässig bescheidenen Bauten am Amthaus- und Bahnhofquai lassen grösstmögliche Eleganz und Leichtigkeit als erwünscht erscheinen, das letztere auch im Hinblick auf die beträchtliche Breite der Brücke»*. Im Juni 1941 kürte die Jury den Entwurf des Ingenieurbureaus W. & J. Rapp in Zusammenarbeit mit dem Architekten Willy Kehlstadt aus Basel zum Siegerprojekt.



Die fertigen Verschubbahnen

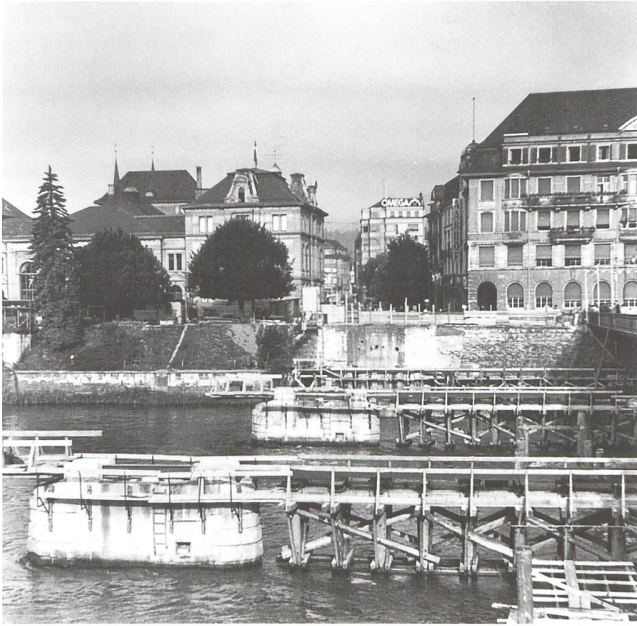
Während des Zweiten Weltkriegs war an eine Umsetzung des Projekts nicht zu denken. Die Planungsarbeiten begannen erst nach Kriegsende. Hierzu luden die Basler Planer den Oltner Architekten Hans Zaugg zur Mitarbeit am Projekt ein, *«um die Beziehungen zur Einwohnerschaft von Olten zu vertiefen und die lokalen Probleme besser erfassen zu können»*. Während die Projektierung der Brücke problemlos verlief, dauerte die Planung des Bahnhofplatzes und der Uferpartien mehrere Jahre. Der Platz zwischen den Gleisanlagen und der Aare war begrenzt und die Gestaltung der Uferpartien musste stark auf das Ortsbild Rücksicht nehmen. Die Suche nach einer Lösung für einen möglichst breiten Bahnhofplatz mit einer guten Verkehrsführung war deshalb nicht einfach.

Das Planerteam schlug schliesslich vor, den Durchgangsverkehr möglichst ungehindert Richtung Bahnhofquai zu führen und eine Einbahnschleife als Bahnhofzufahrt zu schaffen – eine Lösung, die bis heute Bestand hat. Die bestehende Personenunterführung sollte bis zur Aare verlängert werden. Die Uferpartie mit ihren abgestuften Mauern und einer grosszügigen Terrasse sollte zum eigentlichen Bahnhofportal werden, akzentuiert durch einen Uhrenturm. Das Projekt musste jedoch redimensioniert werden. Auf die Terrasse am linken Ufer und auf den Uhrenturm wurde verzichtet. Die neue Lösung mit einer schlichteren Ufergestaltung und einer Freitreppe Richtung Bahnhofquai entsprach nun fast dem Vorschlag, den Hans Zaugg mit seinem eigenen, zweitrangierten Brückenprojekt eingereicht hatte.

### Die Notbrücke

Nach der Bereinigung wird die Ausführung vorbereitet. Ein Unterbruch oder eine Umleitung des Verkehrs kommt nicht in Frage, man ist auf die zentrale Verkehrsverbindung angewiesen. So wird entschieden, die bestehende Brücke aareabwärts zu verschieben und als Notbrücke zu nutzen. Am 3. April 1951 beginnen die Bauarbeiten. In der Verlängerung der beiden Pfeiler und entlang der Ufer werden auf die eingerammten Baumstämme Verschubbahnen montiert. Gleichzeitig werden die Strassenanschlüsse vorbereitet und die Werkleitungen umgeleitet. Für die Telefonleitungen wird ein kleiner Steg über den Fluss gebaut, damit beide Stadtseiten weiterhin mit Telefon- und Telegrafleitungen verbunden bleiben. Gleichzeitig wird die neue Unterführung vom Bahnhofplatz bis zum Fluss erstellt.

Für die Verschiebung wird die 880 Tonnen schwere Eisenbrücke auf Rollelemente gehoben. Am 30. Juli 1951 um 18.30 Uhr wird sie gesperrt und eine knappe Stunde später mit Zugvorrichtungen aareabwärts gezogen. Nach jeweils 50 cm Verschiebung werden die Rollelemente von hinten über die Brücke gehoben und vorne wieder auf die Verschubbahn gelegt. Die Equipen auf den vier Bahnen verständigen sich untereinander mit Flaggsignalen. Der Befehl zur Weiterfahrt wird ihnen jeweils mit einem Hornsignal gegeben. Um 22.20 Uhr



Die alten Brückenpfeiler nach dem Verschieben, 1951

ist bereits eine Distanz von mehr als 16 Metern erreicht. Nach einer Verpflegungspause in der klaren Sommernacht wird weitergearbeitet und kurz vor ein Uhr erreicht die Brücke nach einem Weg von 25,65 Metern ihren neuen Standort. Anschliessend werden auf beiden Seiten die Zufahrten angeschlossen und schon um fünf Uhr können die ersten Personenwagen über die Brücke fahren.

Unmittelbar danach wird eine Arbeitsplattform für Krane und Baugeräte errichtet – der Neubau kann beginnen. Die Aare und der Bahnhofplatz werden nun zur Grossbaustelle. Auf dem Platz drängen sich Busse, Autos und Baumaschinen, die an der Verlängerung der Unterführung bis zum Fluss arbeiten. Für die Brücke werden als nächstes die Pfeiler erstellt, in Beton, mit Naturstein verkleidet. Danach werden die Brückenbögen und die Fahrbahn in zügigem Tempo in Stahlbe-



Bau der Unterführung unter dem Bahnhofplatz, 1951

ton fertiggestellt. Weil zu dieser Zeit die Schiffbarmachung der Aare im Raum steht, muss eine möglichst grosse Durchfahrtshöhe geschaffen werden.

Im Oktober 1952 wird die Brücke einer Belastungsprobe unterzogen und die letzten Bauarbeiten werden abgeschlossen. Der Wunsch der Wettbewerbsjury nach einer Brücke mit einer «gewissen Beschwingtheit» geht in Erfüllung: Die Betonkonstruktion überspannt die Aare mit einer unaufdringlichen Eleganz, was nicht zuletzt der grossen Durchfahrtshöhe der mittleren Öffnung zu verdanken ist. Mit der sorgfältigen Gestaltung und Materialisierung der Uferpartien fügt sich die Brücke wie gewünscht harmonisch in die feingliedrige Silhouette der Umgebung ein.

Die Fotos zu diesem Artikel stammen vom Oltner Fotografen Walter Borer. Ein Teil von ihnen findet sich auch im soeben erschienenen Bildband «OLTEN 1934–1964, Fotografien von Walter Borer, Verlag HIER UND JETZT, Herbst 2024.

#### Quellen:

Stadtchroniken 1951 und 1952. In: Oltner Neujahrsblätter Bde. 10 und 12, 1952 und 1953.

Wiesli, Urs: Olten wird Eisenbahnstadt. In: OLTEN vom Untertanenstädtchen zum Wirtschaftspol, 1991.

Fischer, Eduard: Bau der Bahnhofbrücke Olten, Aus dem Gemeinde-ratsprotokoll 1873–1884, Amt für Verkehr und Tiefbau, Solothurn, undatiert.

Projekt für den Bau einer neuen Bahnhofbrücke. Bericht des Preisgerichts. Bau-Departement des Kantons Solothurn, 1941.

Brief Ingenieurbüro W. & J. Rapp: Bahnhofbrücke Olten, 03.10.1946, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn.

Rapp, Hans J.: Projekt für die neue Bahnhofbrücke in Olten, unbezeichneter Zeitungsartikel um 1950, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn.

Wanner, H.: Baugeschichte der neuen Bahnhofbrücke in Olten. In: Oltner Tagblatt 15.11.1952.

Kollros, W.: Die Verschiebung der Bahnhofbrücke über die Aare in Olten. In: Schweizerische Bauzeitung 70 (Heft 21), 1952, S. 301–304.



Die Neue Brücke und der umgestaltete Bahnhofplatz, um 1955