

Einst Stationsverwaltung - heute Bahnhof-Inspektion

Autor(en): **Kunz, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **14 (1956)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-658764>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

*Einst Stationsverwaltung – heute Bahnhof-Inspektion**

von Paul Kunz

Die Frage, warum vor mehr als 100 Jahren gerade Olten als Eisenbahnknotenpunkt ausersehen wurde, möchten wir mit den nachstehenden Ausführungen beantworten und gleichzeitig weitere Erläuterungen geben.

Als am 9. August 1847 die sogenannte Spanisch-Brötlibahn Zürich—Baden eröffnet worden war, wollte das Solothurnervolk von einer Eisenbahn noch nichts wissen; ja, man bekreuzigte sich noch vor einem solchen Ungeheuer! Doch schon wenige Jahre später hatte sich das Blatt gewendet: Aus dem Saulus wurde ein Paulus. Fast in allen Kantonen war ein sogenanntes Eisenbahnfieber ausgebrochen, so auch im Kanton Solothurn. Hierüber entnehmen wir aus einem Büchlein «Olten, 75 Jahre Eisenbahnstadt», das der verstorbene alt Ständerat Dr. Hugo Dietschi vor 25 Jahren veröffentlichte, folgende Einzelheiten:

Im Jahre 1849 beauftragte der Bundesrat die englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne, ein Projekt für ein allgemeines schweizerisches Eisenbahnnetz vorzulegen. In diesem Projekt war u. a. eine durchgehende Verbindung von Genf nach Chur über Yverdon—Olten—Zürich und Basel—Olten—Luzern vorgesehen. Letztere mit einem Tunnel durch den Hauenstein. Diese beiden Linien West-Ost und Nord-Süd mußten sich also in Olten kreuzen und damit war auch der Grundstein für den Eisenbahnknotenpunkt Olten gelegt. Doch bis es so weit war, floß noch viel Wasser die Aare hinunter und unzählige Hindernisse und Schwierigkeiten mußten noch überwunden werden. Da die Kantone für die Konzessionserteilung zum Bau von Eisenbahnen zuständig waren, gab der Kantonsrat von Solothurn dem Ingenieur Jakob Sulzberger von Frauenfeld im Juni 1852 den Auftrag, die Linie von Solothurn auf dem rechten Aarufer über Aarburg nach Olten und weiter Richtung Basel zu bauen. Diese Firma konnte aber die verlangte Garantie nicht leisten, so daß die erteilte Konzession erlosch. Inzwischen hatte sich in Basel die Schweizerische Centralbahn konstituiert.

Mit dieser Gesellschaft schloß der Regierungsrat von Solothurn schon zwei Monate später, d. h. am 14. Oktober 1852, einen Vertrag ab zum Bau der Linien Basel—Olten, Olten—Wöschnau (Kantons-grenze) und Olten—Herzogenbuchsee—Solothurn. Die Centralbahn beabsichtigte nun mit der Linie Basel—Olten nur bis zur Rankwaage (zwischen Olten und Winznau) und von da nach der Wöschnau zu fahren. Damit bestand die Gefahr, daß Olten «abgefahren» würde und der Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt verlustig ginge.

Gegen diese Absicht schritt aber der Gemeinderat von Olten sofort energisch ein, und es bedurfte der größten Anstrengungen, bis endlich auf die beantragte Änderung verzichtet wurde.

Mit den Bauarbeiten wurde nun sofort begonnen. Am 19. August 1853 wurde das Areal für den Bahnhof und die Werkstätte ausgesteckt. Für den Bahnhof wurden zirka 10 und für die Werkstätte 7½ Jucharten Land benötigt, **das die Gemeinde Olten gratis zur Verfügung stellte**. Schon am 15. Mai 1855 war der Bau der Werkstätte und im November des gleichen Jahres das Aufnahmegebäude im Bahnhof unter Dach. Inzwischen waren auch die Bauarbeiten auf den Strecken Olten—Schönenwerd und Olten—Aarburg stark vorgerückt, so daß am 25. Mai 1856 die ersten Probefahrten Aarau—Olten—Emmenbaum (Emmenbrücke) vorgenommen werden konnten. **Am 9. Juni 1856 wurde der öffentliche Betrieb aufgenommen**. Sofort setzte im Bahnhof ein reges Leben ein. Am letzten Junisonntag 1856 sollen nicht weniger als 30 Züge im Bahnhof ein- und ausgefahren sein! Am Kilbisonntag, 21. August, brachten die Mittagszüge aus Richtung Aarau und Luzern je 600 Personen nach Olten. Wegen Mangel an Personenwagen mußte damals ein Teil der Passagiere in die Gepäckwagen gepfercht werden, was zwar bei großen Anlässen noch heute nach 100 Jahren hin und wieder vorkommt.

* Der terminus technicum heißt wirklich nicht Bahnhof-Inspektorat. (Red.)

Am Billettschalter sollen an diesem Tage nahezu 700 Franken eingenommen worden sein. Vom Direktorium der Schweiz. Centralbahn wurde zur Eröffnung des Bahnhofes Olten folgender Personalbedarf festgestellt und gewählt; 1 Stationsverwalter, 1 Güterexpedient, 1 Einnehmer, 1 Gepäckexpedient, 1 Stationsgehilfe, 1 Portier, 1 Nachtwächter, total 7 Mann, dazu Arbeiter nach Bedarf. Mit der Inbetriebnahme der Linie Olten — Herzogenbuchsee — Solothurn am 16. März 1857 bzw. 16. Mai und Herzogenbuchsee — Bern am 16. Juni 1857 fehlte nur noch die direkte Verbindung nach Basel durch den Hauenstein. Infolge Einsturz eines Schachtes im Hauensteintunnel am 28. Mai 1857, wobei 63 Mann ums Leben kamen, wurden die Arbeiten stark verzögert. Erst am 1. Mai 1858 konnte dann die Linie Olten—Basel definitiv dem Betrieb übergeben werden.

Erst jetzt kam der Bahnhof Olten richtig zur Geltung und gewann mit Zunahme des Verkehrs Jahr für Jahr immer mehr als Eisenbahnknotenpunkt an Bedeutung. Das alles hat die Stadt Olten ihren einsichtigen Männern zu verdanken, die vor 100 Jahren die Geschicke der Stadt leiteten.

Bei der Eröffnung des Bahnhofes Olten haben wir festgestellt, daß bis 30 Züge täglich im Bahnhof ein- und ausfahren. Wie steht es heute?

Wie wir aus der Tabelle 2 im Artikel Mollet erfahren, sind es zirka 900 Züge, die an einem einzigen Tag den Bahnhof Olten befahren, während noch vor 6 Jahren die Zahl der täglichen Züge 450 bis 500 betrug. Diese gewaltige Verkehrszunahme erforderte auch eine entsprechende Vermehrung des Personals.. Gegenüber dem vorhandenen Bestand von 7 Mann bei der Eröffnung des Bahnhofes sind heute vorhanden:

- 1 Bahnhofinspektor
- 1 Stellvertreter desselben
- 1 Vorstand des Rangierbahnhofes
- 19 Sauschefs
- 1 Sauschefablöser

Dem Bahnhofinspektor sind ferner unterstellt die Beamten des Stations- und Auskunftsbüros, des Telegraphenbüros, der Einnehmerei, der Gepäckexpedition, der Güterexpedition und der Wagen- und Schriftenkontrolle. **Zur Bedienung von fünf Stellwerken** und der nicht an die Stellwerke angeschlossenen Weichen werden 30 Stellwerkwärter und 20 Weichenwärter benötigt. Für den **Rangierdienst** sind einschließlich 17 Rangiermeister total 112 Mann erforderlich. **Für den Gepäck-, Expresgut- und Eilgutumladdienst** sind 60 und für die Personenwagenreinigung 30 Mann nötig. In beiden **Güterschuppen** (Stadt- und Umladschuppen) arbeiten zirka 110 Mann. Das größte Kontingent aller Kategorien stellt das **Zugpersonal** (Zugführer, Kondukteure und Zugsgelhilfen) mit 230 Mann. Der gesamte Personalbestand der obgenannten Dienste, welche dem Bahnhofinspektor unterstellt sind, beläuft sich somit auf zirka 660 Mann. Der Bahnhof Olten weist eine totale Geleiselänge von rund 48 km auf! Von allen Bahnhöfen der Schweiz steht Olten im 7. Rang und ist in der gleichen Besoldungskategorie eingereiht wie die Bahnhöfe St. Gallen, Winterthur, Luzern, Lausanne, Genf und Biel mit mehr als dreifacher Einwohnerzahl. Auch aus dieser Feststellung geht die große Bedeutung Oltens als Eisenbahnknotenpunkt deutlich hervor. Wenn daher die Stadt Olten einen gewissen Stolz hat auf ihren Bahnhof, so hat sie bestimmt auch das Recht dazu.