

Anfänge eines Eisenbahn-Museums in Olten

Autor(en): **Wyss, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

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

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659670>

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.

Anfänge eines Eisenbahn-Museums in Olten

Von Zugführer Ernst Wyß

Wie jüngst eine Oltner Tochter meldete, welche auf Einladung des American Field Service im Dienste der Völkerverständigung in den Vereinigten Staaten ein Studienjahr verbringen durfte, soll im Staate Tennessee bereits ein Museum für Atomenergie zu besichtigen sein, weil vor kurzem erst im gleichen Orte Oak Ridge die 1. Atombombe konstruiert worden ist. Angesichts dieser Tatsache und auch jener andern, daß Olten 100 Jahre lang Eisenbahnstadt ist, würde jedermann sicher hierorts ein Eisenbahnmuseum erwarten, zumal hier bereits eine ansehnliche prähistorische Sammlung sich findet und viel Ethnographisches dem Lokalmuseum seine Bedeutung gibt.

Nun sind aber 100 Jahre verstrichen und sozusagen nichts ist an beschaubarem Ausstellungsgut aus der Eisenbahngeschichte aufgehoben worden. Es scheint einem Jünger der Eisenbahn vorbehalten zu sein, auf diesen Mangel aufmerksam machen zu müssen und ihn beheben zu helfen. Das ist um so nötiger, als Olten sich anschickt, zu bekennen, daß es seinen Aufschwung und namentlich seine Entwicklung vom unbedeutenden Provinzstädtchen zum beachtlichen Industriezentrum dem schweizerischen Eisenbahnknotenpunkt, zu welchem es geworden ist, verdankt.

Für ein Oltner Eisenbahnmuseum kann es sich natürlich nicht darum handeln, verschiedene Lokomotiv-Typen und einen Wagenpark als Fertigfabrikate auszustellen. Dafür fehlte ja jeder Raum. Hierzu bedürfte es schon der Proportionen eines Deutschen Museums in München mit einer speziellen Verkehrsabteilung, allwo übrigens die erste elektrische Schweizer Lokomotive der EBT-Bahn von der Strecke Burgdorf—Thun sich befindet! Aber vielleicht gelänge eine übersichtliche Schau der Entwicklung anhand von Modellen und entsprechenden Utensilien en miniature, so wie das Museum aus der Hand des Werkführers Peyer Burgenmodelle aller Solothurnerschlösser besitzt. — In gleicher Weise wäre an das Schienenmaterial, an Weichen und Schwellen und an Signale zu denken, welche sich nunmehr vom Primitiven zum Raffinierten vervollkommen haben. — Dann kämen allerlei Bedarfsgegenstände des Schweizer Bahnarbeiters und des Fahrpersonals als Sammelgut in Frage, ganz abgesehen von Reglementen und Fahrplänen und geographischen Skizzen, von Bahnkarten, dem Billettwesen und andern Ausweisen. Man hätte zu sammeln Historisches auch aus dem Sektor «Spedition» per Bahn oder Post usw.

Natürlich kann man sich fragen, ob es nicht zweckmäßiger wäre, einem zentralisierten Eisenbahnmuseum in Bern oder Luzern all diese Aufgaben zu übertragen. Ja, das könnte man, genau so, wie wir ein schweizerisches Landesmuseum haben. Aber dann hätten wir auch dessen Nachteile, einmal jenen der Überhäufung, dann den der Unerreichbarkeit für Graubündner, Tessiner oder Genfer, und dann wäre ja der eingangs genannten Erwartung schon gar nicht Genüge getan: Olten müßte dennoch sein eigenes Eisenbahnmuseum haben! Insbesondere dann, wenn man berücksichtigt, daß es außer Olten keinen andern Ort gibt, zu welchem man aus der ganzen Schweiz am gleichen Tag gelangen und zurückkehren kann, wie von Olten, der Konferenzstadt, mit Recht ja immer gerühmt wird.

Und doch hat das Oltner Museum bereits ebenso wertvolle wie gelungene Gegenstände aus der Eisenbahngeschichte, nämlich:

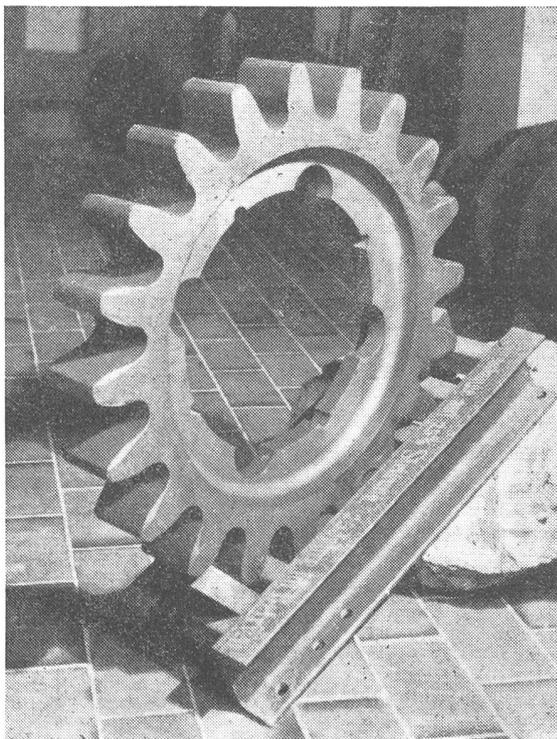
1. von der Rigibahn des Niklaus Riggenbach ein Zahnradgetriebe und zwei Zahnstangen in Originalgröße, die eine von Riggenbach selbst, die andere von Ingenieur Strub von Trimbach (s. Abbildung), für 86 909 Fahrten in Gebrauch gestanden.
2. verschiedene Tunnel-Lampen des Basis-Tunnels, dann
3. die Fahne, welche Oberingenieur Kolberg den Arbeitern widmete anlässlich des Durchbruches des Basis-Tunnels;
4. der Spaten, mit welchem 1914 der erste Spatenstich zur Inangriffnahme der Arbeiten am Basis-Tunnel ausgeführt wurde;
5. Öllampen und auch Karbidlampen, wie sie beim Bau des alten Hauenstein-Tunnels benötigt wurden;
6. ein Stück Nagelfluh als Gesteinsprobe für die Rigibahn;
7. eine Lichtmaschine der alten Postwagen im Original (allerdings ohne Montage), System Ing. Hermann Kull Olten;

8. verschiedene Porträts von Riggenbach;
9. Kisten voller Bücher aus dem Bahnwesen;
10. Konstruktionspläne über Bremsen, solche über Lokomotiven, über Rädertypen usw.;
11. allerlei Kataloge und so fort;
12. Plan der SBB von 1900 mit Kreuzungen der Linien noch innerhalb des Hauptbahnhofes Olten.
13. Komplette Ausrüstung eines Tunnelarbeiters vom Gotthard;
14. Durchstichbohrer vom Simplon-Tunnel (1898—1906);
15. Öl- und Karbidlampen der Ingenieure, mit Hämmerchen;
16. ausgezeichnete Diplomarbeit (als gerahmte technische Zeichnung) am Technikum Winterthur von Ing. Walter Brunner aus Olten (geb. 1871), eine Lokomotive vom Typ A 3 SCB darstellend, genannt «Frohburg».

Wer gibt weiteres ins Museum? Diese Frage möchte jedenfalls alle Eisenbahner-Familien davon abhalten, einsichtslos und lieblos der Entrümpelung anheim zu geben, was der Nachwelt nicht vor-enthalten werden darf.

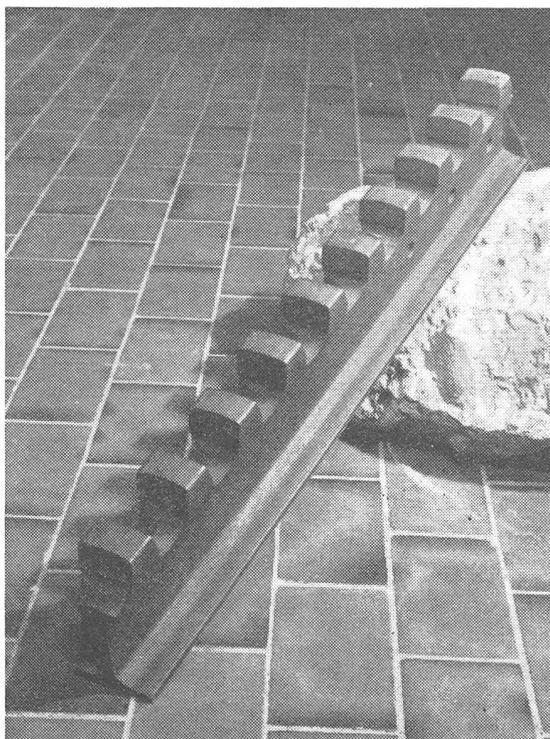
Anmerkung der Redaktion:

In diesem Zusammenhange sei daran erinnert, daß bei Aufhebung des Oltner Burgfriedhofes auch das Grabmal des 1. Zentralsekretärs des Schweiz. Zugpersonalverbandes, Paul Brandt (1856—1910), in Wegfall gekommen wäre, der sich — einstmals Theologe — zeitlebens selbstlos und mit Warmherzigkeit für die Verbesserung der sozialen Stellung des Eisenbahners eingesetzt hatte. Statt nun das Bronzemedailion dem künftigen Eisenbahnmuseum zu überantworten, ward das Grabmal auf Betreiben einsichtiger Männer als Gedenkstein von der «Baugenossenschaft Flügelrad» sinngemäß an der Nordseite dieser Eisenbahnersiedlung aufgestellt, ganz nahe jenem Wohnquartier, welchem Paul Brandt schon viele Jahre zuvor den Namen gegeben hatte. In Breuil, wo er bei seiner Tochter lebte, gab er, dem Tode nahe, dem Wunsche Ausdruck, dereinst in Oltens Erde begraben zu werden. Auf diese Weise ist diesem seltenen Manne und unentwegten Kämpfer ein Denkmal geworden.



Zahnstange System Riggenbach, 1871

1817—1899. Erbauer von mehr als 50 Bergbahnen in der ganzen Welt.



Zahnstange System Strub, 1896

Emil Strub, 1858—1909, geboren in Trimbach, besuchte die Bezirksschule Olten. 1882/83 Lehre in der Bergbahn-Bauwerkstätte Riggenbach in Aarau. 1886/1888 Konstrukteur in der Centralbahnwerkstätte Olten. 1896—1899 Direktor der Jungfraubahn.