

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 14 (1956)

Artikel: 100 Jahre Hauptwerkstätte Olten
Autor: Spahr, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659173>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

100 Jahre Hauptwerkstätte Olten

von Dipl. ing. ETH Robert Spahr

Mächtig setzte nach den napoleonischen Kriegen und den darauffolgenden Friedensschlüssen, gegen die Mitte des verflornten Jahrhunderts, von England ausgehend, die Industrialisierung auch in Europa ein. Der Lebenswille der Völker erwachte wieder, sie sahen neue Ziele, das Zeitalter der maschinellen Technik war angebrochen. Die Erfindung der auf Schienen laufenden Dampflokomotive durch Georges Stephenson im Jahre 1829 (Wettfahrt in Rainhill, England) stellte einen ihrer wichtigen Zweige dar. Über Deutschland und Frankreich war der Schienenstrang 1844 bereits bis an unsere Landesgrenzen herangewachsen; die Schweiz konnte nicht zurückstehen; der Schienenstrang suchte seinen Weg weiter, durch die Alpen, nach Süden.

Die Schweiz hatte damals schon weitsichtige, mutige und tatkräftige Männer, die die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels erkannten und danach handelten.

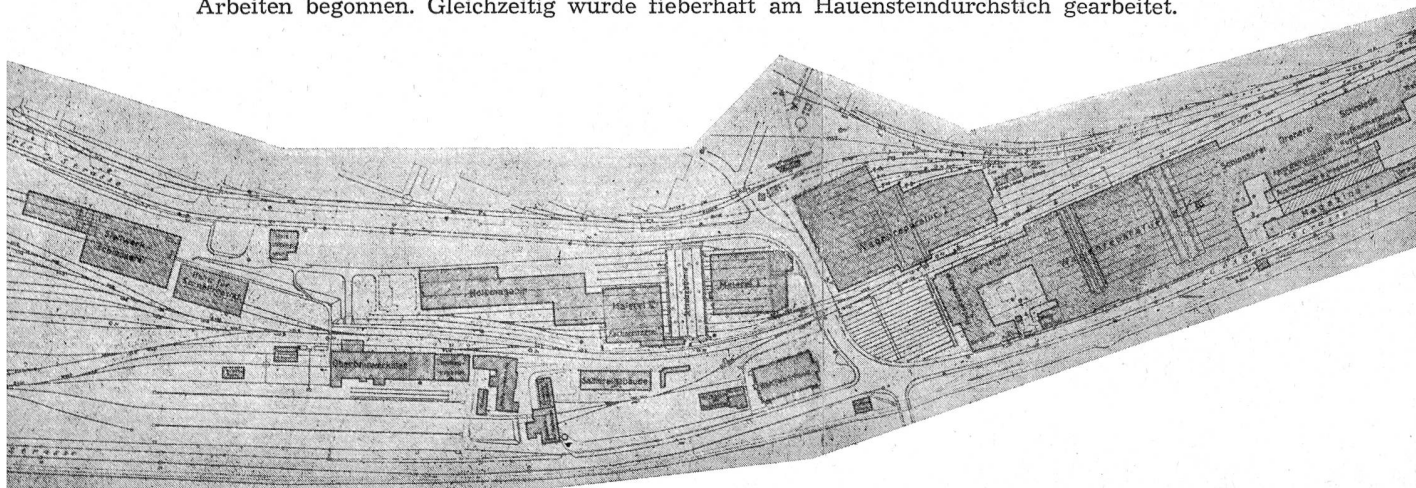
1845 konstituierte sich unter Führung von Johann Jakob Speiser (1813—1856) in Basel ein Initiativ-Komitee zum Bau einer Eisenbahn von Basel nach Olten, zum Anschluß an die Linien nach Luzern, Solothurn und Bern. Es war der Anfang der Schweizerischen Centralbahn und es geziemt sich wohl, diese Gründung als Speisers Werk zu bezeichnen; er war einer der großen Eisenbahnpioniere. Er trat schon damals, obwohl ausgesprochen liberal, aus gut erwogenen Gründen, mit Überzeugung für den Staatsbahngedanken ein; zum großen Schaden für die damalige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens, leider ohne Erfolg. Zu seinen Ehren wurde später eine der ersten Lokomotiven nach seinem Namen benannt.

Nach langwierigen, von Krisen und Rückschlägen nicht verschonten Konzessions- und Finanzierungsverhandlungen war im Dezember 1852 die Centralbahn-Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 48 Millionen Franken gegründet und mit dem Bau der Linien und der Werkstätte bald darauf begonnen worden, nachdem die Planung durch Experten-Gutachten schon früher weit gefördert worden war. Dabei war Olten seiner günstigen Lage und — wie die Chroniken melden — des billigeren Bodenpreises wegen als Standort für den großen Bahnhof und die Zentralwerkstätte bereits bestimmt.

Es hieß nun rasch handeln; überall im Lande, im Osten und im Westen, waren Bahngesellschaften gegründet worden, die sich gegenseitig den Rang abzulaufen suchten.

Mitte August 1853 wurde das Terrain für den Bahnhof und die mechanische Werkstätte abgesteckt. Für die Werkstätte allein wurden 7,5 Jucharten (= 27 000 m²) bei einer Länge von 1000 Fuß (= 300 m) benötigt und es mußte für die Planierung vorerst ein großer Teil der Geißfluh weggesprengt werden. Die Anlage sollte so gebaut werden, daß darin 500 Mann beschäftigt werden konnten. Schon im September des gleichen Jahres begannen die Expropriationen und waren unter der geschickten Führung von Direktor Trog bald zu einem günstigen Abschluß gebracht. Die damaligen Oltnier Bürger hatten die Bedeutung dessen, was sich hier vorbereitete, nämlich die Bildung des Knotenpunktes des schweizerischen Eisenbahnnetzes, rasch erkannt und durch vernünftigen Verzicht auf übersetzte Preise und angestammte Rechte viel zum guten und raschen Gelingen des Werkes beigetragen. Es herrscht heute noch die Ansicht vor, das Terrain für den Bau des Bahnhofes und der Werkstätte sei damals geschenkt worden. Das trifft nicht zu; geschenkt wurde dagegen das Land für den Unterbau der Linie von der Aare bis zum Bahnhof und für die Brückenköpfe.

Mitte Dezember konnte das Arbeitslos für die Planierung des Bahnhof- und Werkstätteareals an Bauinspektor Kümmerli in Olten vergeben werden. Sobald es die Witterung erlaubte, wurde mit den Arbeiten begonnen. Gleichzeitig wurde fieberhaft am Hauensteindurchstich gearbeitet.



Das Jahr 1854 war ausgefüllt mit den Planierungsarbeiten, galt es doch, wie schon erwähnt, durch Sprengungen ein großes Stück der Geißfluh abzutragen; wir dürfen sagen, daß ein wesentlicher Teil der Werkstätte standfest auf Fels gebaut ist. Im Laufe des Jahres wurden vorsorglich Werkzeuge, Einrichtungen und die Dampfkessel bestellt. Das war damals weniger einfach als heute; man stelle sich vor, die Industrie war ja erst im Werden, spezialisierte Firmen existierten noch keine, vieles mußte vom Ausland beschafft und per Straße hergeführt werden; manches, was man nötig gehabt hätte, mußte erst erfunden und hergestellt werden. Das brauchte Männer und es gab sie in allen Stufen. Der ideenreiche Könnner stand hoch im Kurs.

Mit der Oberleitung des gesamten Bahnbaues hatte die Centralbahngesellschaft den württembergischen Oberbaurat von Etzel betraut, der der Gesellschaft empfahl, als Chef der Werkstätte in Olten den damaligen technischen Direktor der Keßlerschen Maschinenfabrik in Karlsruhe, Niklaus Riggenschbach, zu berufen. Seine Wahl fand am 17. Februar 1853 statt und Mitte Juni des gleichen Jahres siedelte er nach Basel über. Soweit das für die damalige Zeit möglich war, brachte Riggenschbach außer einer unverwüthlichen Arbeitskraft reiche Erfahrung im Bau von Dampflokomotiven und ihrer betrieblichen Möglichkeiten mit. Riggenschbach wurde vom Direktorium vorerst auf Studienreisen ins Ausland, namentlich nach England und Osterreich, geschickt.

Inzwischen ging der Bau der Werkstätte in Olten rasch voran. Am 2. Dezember 1854 wurde der Bauakkord für den ersten Teil der «Central-Reparatur-Werkstätte» ausgeschrieben und schon am 2. Januar 1855 konnte das «Wochenblatt Olten-Gösgen» melden, daß der Bauauftrag an Oberst Konrad Munzinger von Olten vergeben worden sei. Mitte Mai war die mechanische Werkstätte unter Dach und es begann der innere Ausbau. Am 21. August bezog Riggenschbach in Olten Quartier und logierte sich vorläufig bei Frau Munzinger ein. Bereits wurden auch einige Arbeiter eingestellt, die nun unter Leitung von Riggenschbach mit der Installation der Einrichtungen beschäftigt wurden. In dieser Zeit wurden auch die Fundamente für die Wagenwerkstätte gelegt. In der mechanischen Werkstätte wurden die Werkbänke montiert und im Verwaltungstrakt die Büros — vorläufig als Baubüro — eingerichtet.

Riggenschbach wurde erst am 29. Februar 1856 zum Maschinenmeister der Centralbahn und 1. Vorstand der Hauptwerkstätte ernannt, zu einer Zeit also, da er seinen Arbeitsplatz in Olten schon längere Zeit inne hatte; nach seinen eigenen Aufzeichnungen in einem Taschenkalender, der noch erhalten geblieben ist, bezog er dafür ein Monatsgehalt von Fr. 375.—. Die Wahl Riggenschbachs zum gleichzeitigen «Maschinenmeister», d. h. Leiter des Lokomotivdienstes, war durchaus nicht selbstverständlich. Es ging ihr eine interessante Episode voran. Bei seinem Dienstantritt in Basel hatte Herr von Etzel bereits alle 54 Lokomotiven bestellt, alle vom gleichen Typ und nur geeignet für Talbahnstrecken. Riggenschbach sah sich veranlaßt, Herrn von Etzel auf das Unzweckmäßige dieser Disposition aufmerksam zu machen und versuchte ihm zu beweisen, daß er für ebene Strecken leichte Lokomotiven, für die Bergfahrt dagegen mittlere und schwere Lokomotiven hätte anschaffen sollen; damit kam er natürlich bei Herrn Etzel übel an und dieser erklärte Riggenschbach, es sei eigentlich vorgesehen gewesen, ihn außer zum Vorstand der Werkstätte Olten auch zum Maschinenmeister der Centralbahn zu ernennen; wenn er aber mit den bestellten Maschinen nicht fahren könne, müsse er einen andern dafür anstellen und das tat er denn auch. Statt Riggenschbach wurde ein junger Basler Techniker, liebenswürdig, theoretisch gut vorgebildet, aber etwas unbeholfen, als Maschinenmeister angestellt.

Da begab sich, wohl um die Mitte des Jahres 1854, folgendes: Von der Strecke Basel—Sissach war auf dem Teilstück Basel—Liestal das Gleis bereits gelegt, und als die ersten 3 der 54 bestellten Lokomotiven angelangt waren, veranstaltete Herr von Etzel eine Probefahrt, zu welcher er neben Vertretern der Behörden und der Direktion auch Herrn Riggenschbach und Frau eingeladen hatte. Als die Gäste zur festgelegten Stunde eintrafen, begrüßte Herr von Etzel Riggenschbach mit verstörtem Gesicht und klagte, die Fahrt könne nicht stattfinden, die Maschinen seien defekt. Das Unterbleiben der Fahrt wäre für Herrn von Etzel eine arge Blamage gewesen. Riggenschbach erhielt die erbetene Erlaubnis, die Maschinen zu untersuchen und stellte fest, daß zwei Maschinen tatsächlich nicht betriebsfähig waren und erst in einigen Tagen repariert werden konnten. Bei der dritten aber, an welcher der «Maschinenmeister» — eben jener junge, liebenswürdige Basler Herr — mit einigen Arbeitern im Schweiße ihres Angesichtes verzweifelte, aber erfolglose Wiederbelebungsversuche anstellten, gelang es Riggenschbach, dank seiner ausgezeichneten Kenntnisse, einzig mit der Umstellung eines Hahns, die Situation zu retten. Er führte dann selbst den Zug nach Liestal, das Fest war ge-

rettet! Herr von Etzel erkannte seinen Riggenbach wieder und dieser wurde am 29. Februar 1856 dann doch Maschinenmeister. Die beiden blieben zeitlebens Freunde.

Nachdem Riggenbach als Leiter der Werkstätte seinen Dienst in Olten aufgenommen hatte und auch daselbst wohnte, schritt der Ausbau für damalige Verhältnisse äußerst rasch vorwärts. Im Oktober waren die Dampfkessel fertig eingemauert und — wie einem Originalbericht, vermutlich seines Sekretärs, zu entnehmen ist — konnten anfangs November 1855 die Dampfmaschinen von 20 PS in Betrieb gesetzt und die produktive Arbeit in der Werkstätte mit 170 Mann aufgenommen werden. Dieser Zeitpunkt darf somit als Beginn des Bestehens der Hauptwerkstätte Olten angesprochen werden. Das Ereignis scheint nicht gefeiert worden zu sein, und es ist auch kein Hinweis auf einen bestimmten Tag der Inbetriebsetzung erhalten. Der Grund dafür mag in der sehr gespannten Arbeitslage und in dem Umstand zu suchen sein, daß der Übergang von den Bauarbeiten zu den eigentlichen Produktionsarbeiten nur allmählich stattfand — eine bescheidene Feier mit den Arbeitern fand 1½ Jahre später statt — und die Dampfmaschine dürfte wohl nicht schon am ersten Tage auf vollen Touren und ohne Unterbrechung gelaufen sein.

Nach dem aufgestellten Bauplane hätte die Werkstätte am 1. Juli 1855 eröffnet werden sollen; die Terminverschiebung bis zum November darf, an den heutigen Maßstäben gemessen, wohl als bescheiden gelten.

Wiewohl der eigentliche Daseinszweck der Hauptwerkstätte ja der Bau und Unterhalt von Lokomotiven und Wagen war, konnte sie sich zunächst noch nicht damit befassen; galt es doch zuerst einmal die Strecke und die Gleisanlagen der Bahnhöfe und Stationen zu bauen, bevor man überhaupt fahren konnte. So hat denn die Werkstätte in ihren ersten Anfängen nahezu alles gemacht, was der Bahnbau und der Bahnbetrieb brauchten. Sie baute die bekannten Brücken über die Aare, Wigger, Pfaffnern und Murg. Sie fabrizierte Weichen, Signale, Barrieren, Drehscheiben und Schiebebühnen, selbst Caissons für den Brückenbau. Die vorzügliche Ausführung dieser Arbeiten verschaffte der jungen Werkstätte rasch einen ausgezeichneten Ruf, nicht nur im Lande selbst, sondern weit über seine Grenzen hinaus; sie half mit, der Stadt Olten Geltung und Ansehen zu verschaffen. Mancher stolze Zeuge ihrer Tätigkeit in den Anfangsjahren hat den Anforderungen neuer Zeiten weichen müssen, einige erst in den letzten Jahren; vieles aber ist noch heute erhalten, aber nur wenige wissen davon, wer sie erdacht hat und wo sie geschaffen worden sind.

Ende November 1855 erteilte der Verwaltungsrat der Centralbahngesellschaft einen Baukredit von Fr. 305 000.— für die Vervollständigung der Werkstätte und den Bau der Gasanstalt und vergab diese Arbeiten den Herren Locher, Näff & Niel. Eine weitere Fläche Landes im Halte von 10½ Jucharten für den Ausbau der Werkstätte trat die Gemeinde Olten der Centralbahn am 26. November 1856 zum Preise von Fr. 15 470.— ab mit der Bedingung, daß dieses Land ausschließlich für die Bedürfnisse der Werkstätte zu verwenden sei.

Mit einem großen Volksfest wurde am Abend des 14. September 1856 die Gasbeleuchtung auf dem Bahnhofplatz in Betrieb genommen und das strahlende Licht soll von den zahlreich zugeströmten Leuten als wahre Pracht empfunden worden sein. Leider konnte der vielfach geäußerte Wunsch, diese Beleuchtung auf das Städtchen auszudehnen, noch für einige Zeit nicht verwirklicht werden. Im Januar 1857 waren die ersten Brücken vollendet und abgeliefert, und im Februar wurde dieses Ereignis in einer bescheidenen Feier gewürdigt, wobei die Direktion der Centralbahn auch die Arbeiter zu einem bescheidenen Nachtessen eingeladen hatte.

Von nun an war die Werkstätte mehr mit dem Bau von Lokomotiven und Wagen beschäftigt. Schon im November 1856 hatte sie eine erste Bestellung für 136 offene Güterwagen erhalten. Auch Personenwagen standen in Arbeit. Es wurde nicht nur für die Centralbahn gebaut. Aufträge lagen vor für die Gotthardbahn, die Emmentalbahn und andere schweizerische Bahnunternehmen.

Gleichzeitig wurden weiterhin Brücken erstellt, Dampfkessel und Eisenkonstruktionen standen in Auftrag. Die erste in der Werkstätte Olten erstellte Dampflokomotive, welche den Namen «La montagnarde» trug, war für den «Jura industriel», d. h. die Bahn von Neuenburg nach Le Locle bestimmt und wurde im November 1859 auf einer abenteuerlichen Reise z. T. per Schiff über den Bielersee nach Neuenburg geliefert.

Riggenbach schwebte ganz offensichtlich vor, aus der ursprünglich vorgesehenen Reparaturwerkstätte eine Maschinenfabrik zu machen; sein schöpferischer Geist ließ ihn nicht ruhen. Die Traktionsschwierigkeiten auf der «alten Hauensteinlinie», wo die Lokomotiven trotz kräftigem Sanden oft schleuderten, brachten ihn auf den Gedanken der Zahnradbahn. Sein bald in aller Welt berühmtes

System erfand und entwickelte er, wohl zusammen mit seinem äußerst fähigen, tüchtigen, aber wenig bekannten und genannten Konstrukteur Plattner, in der Werkstätte Olten. 1869 bis Mai 1871 wurde die Rigibahn gebaut; am 29. Mai 1871 nahm sie ihren Betrieb auf. Diese geniale Erfindung brachte die Namen Riggenbach und Olten in alle Welt.

In dieser Zeit wurden, konstruiert und gebaut vom genialen Plattner, in der Werkstätte die ersten Dampfhämmer in Betrieb gesetzt; sie ermöglichten, den Bedürfnissen folgend, der Werkstätte die Groß- und Gesenkschmiederei im eigenen Betrieb.

Die Erfindung der Zahnradbahnen brachte Riggenbach bald so viel Aufträge ein, daß deren Bewältigung im Rahmen der Werkstätte Olten nicht mehr möglich war. Er mußte sich entschließen, eine besondere Firma zu gründen. So bildete sich im Jahre 1873 die «Internationale Gesellschaft für Bergbahnen» mit Sitz in Aarau, zu deren Direktoren Riggenbach und Oberst Zschokke ernannt wurden. Auf diesen Zeitpunkt trat Riggenbach nach 20jähriger Tätigkeit aus dem Dienste der Centralbahn aus, behielt aber seinen Wohnsitz in Olten, das ihm schon am 17. Mai 1857, vor Trimbach und Aarau, einstimmig das Ehrenbürgerrecht verliehen hatte. Er starb, hoch verehrt, am 24. Juli 1899 und wurde unter großer Anteilnahme der Bevölkerung in Olten zu Grabe getragen. Sein Grabstein ziert heute als würdiges Denkmal den Stadtpark in Olten.

Riggenbach wurde für beide Ämter, d. h. als Maschinenmeister und Vorstand der Werkstätte durch Ingenieur Gottlieb Egger (1837—1915) ersetzt, der bis Ende März 1902, also kurz nach der Verstaatlichung im Amte verblieb.

In den Jahren 1875—1876 herrschte die große Eisenbahnkrise. Die Werkstätte mußte von ihren 513 Mann 150 entlassen, die sie aber später wieder einstellen konnte; es wurde nicht verfehlt, den meisten dieser Leute vor ihrer Entlassung einen andern Arbeitsplatz zu suchen.

Immer mehr hatte sich die Werkstätte neben dem Neubau von Lokomotiven und Wagen aller Art auch mit dem Unterhalt derselben zu befassen; schon seit dem Jahre 1858 reparierte und revidierte sie die Bahnpostwagen.

Im Jahre 1894 wurde der Neubau von Dampflokomotiven vollständig eingestellt, 1901 auch der Bau von Personenwagen; diese Arbeiten wurden nun von den neu aufgekommenen Privatfirmen übernommen. Die Werkstätte war eine reine Reparaturanstalt geworden. Einzig Güterwagen baute sie noch, da sie diese zu billigeren Preisen als die Privatfirmen herstellen konnte.

Mit der Verstaatlichung der Privatbahnen ging die Werkstätte Olten als Bestandteil der Centralbahn am 1. Januar 1902 an den Bund über und wurde der Kreisdirektion in Basel, später in Luzern unterstellt.

Durch das «Organisationsgesetz» von 1923 wurden sämtliche Hauptwerkstätten der SBB und damit auch die Werkstätte Olten der Generaldirektion in Bern unterstellt und ist es heute noch.

In den Jahren 1926—1927 wurden durchgreifende Rationalisierungsmaßnahmen getroffen, die jeder Werkstätte im Interesse der wirtschaftlichen Betriebsführung ein möglichst gleichartiges Arbeitsgebiet zuteilte. In diesem Zusammenhang werden seit 1926 in Olten keine Dampflokomotiven mehr unterhalten. Seither sind, der Entwicklung folgend, weitere Umstellungen vorgenommen worden.

Heute ist der Werkstätte Olten der Unterhalt von über 2700 Personenwagen, 630 Gepäckwagen, 377 Bahnpostwagen und 35 Speisewagen zugeteilt. Sie revidiert und repariert ferner in der 1932 gegründeten Traktorenabteilung über 400 Schienenfahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren nebst einer größeren Anzahl Straßenmotorfahrzeuge. Ferner sind ihr eine Metallgießerei für Bronze sowie eine Oberbau- und Stellwerkwerkstätte angegliedert.

Schon unter dem Regime der Privatbahn wurde zur Heranbildung des beruflichen Nachwuchses eine Lehrlingsabteilung gegründet, die heute noch weitergeführt und mit besonderer Sorgfalt gepflegt wird; gegenwärtig werden in der Abteilung 61 junge Männer zu Schlossern ausgebildet. In früheren Jahren nannte man die Lehrlinge in dienstlichen Erlassen «Knaben».

Von den ursprünglichen Gebäuden sind noch wesentliche Teile erhalten und im Gebrauch. Die Einrichtungen, Maschinen und Werkzeuge — obwohl durch Kriegs- und Krisenjahre zeitweilig etwas aufgehoben — sind laufend dem technischen Fortschritt angepaßt und erneuert worden, wie auch die bewährten neuen Erkenntnisse in der Betriebsorganisation und -führung zur Anwendung gelangten und weiterhin gelangen werden. So besitzt die Werkstätte heute 742 Elektromotoren von zusammen einer Leistung von 2609 PS, nachdem sie noch 1923 bloß über 169 Motoren mit 876 PS verfügte.

Die Werkstätte bedeckt heute eine Gesamtfläche von rund 223 100 m² bei einem Anteil von 36 000 m² für die Grundfläche der Gebäude; in diesen sind zirka 3,5 km Gleis für die Wagenrevisions- und Reparaturstände verlegt.

Auch die personellen Verhältnisse haben im Laufe dieser 100 Jahre manche Änderung erfahren. Waren es bei der Aufnahme des Betriebes vor 100 Jahren 170 Mann, welche die ersten Arbeiten ausführten, so beschäftigt heute die Werkstätte über 1000 Personen, die in 5 Kantonen und 72 Gemeinden wohnen.

Da ein großer Teil dieser Leute über Mittag nicht nach Hause gehen kann, wurde das am 1. Juni 1925 eingeweihte Wohlfahrtshaus, «Dampfhammer» genannt, mit 500 Sitzplätzen erbaut, welches vom Verband «Volksdienst» vorzüglich betreut, Mahlzeiten zu bescheidenen Preisen serviert.

Für das Anstellungsverhältnis des Personals hat das Direktorium der Centralbahn schon am 15. März 1878 ein aus 24 Artikeln bestehendes Reglement erlassen, das unter anderem auch die damals auf 12 Stunden bemessene tägliche Arbeitszeit regelte. Später unterstand das Personal dem Fabrikgesetz. Im Jahre 1947 wurde das Personal der Werkstätte auf Grund eines Bundesratsbeschlusses dem Beamtengesetz unterstellt und seither ist für die Werkstätte, was unter anderem die Arbeitszeit, die Ferien- und Ruhetage anbelangt, das Arbeitszeitgesetz maßgebend; die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden, wobei seit 1. Mai 1912 der Samstagnachmittag frei ist. Schon unter der Centralbahn hatte das Personal eine eigene Krankenkasse, die, wenn auch die Form wechselnd, bis heute erhalten geblieben ist. Wie in anderen Betrieben, ist auch in den Werkstätten der Bundesbahnen das Personal gegen Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle versichert. Für beide Versicherungen zahlt es die regulären Prämien.

Schon vor der Jahrhundertwende bestanden in den Werkstätten der Privatbahnen da und dort Arbeiterkommissionen, die als Vertrauensleute der Belegschaft Betriebsfragen mit der Werkstätteleitung besprechen konnten. Diese Institution wurde weiter ausgebaut; heute gehören den Werkstättekommissionen Vertreter aller Personalkategorien an. Diese Kommissionen treten alljährlich zu mehreren Sitzungen zusammen.

Das Personal der Werkstätte ist im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen militärdienstpflichtig. Wer aus irgendwelchen Gründen davon befreit ist, wird dem passiven Luftschutz der Werkstätte, dessen Korps heute über 90 Mann zählt, zugeteilt oder in die bewaffnete Bewachungstruppe für die Werkstätte eingereiht, die heute einen Bestand von 111 Mann aufweist und jedes Jahr ein obligatorisches Schießprogramm zu absolvieren hat.

Was die ersten 100 Jahre der Hauptwerkstätte Olten gebracht haben, das wissen wir. Wir danken all jenen, die sie gegründet, gebaut, erhalten und erweitert haben und durch ihrer Hände Fleiß das Ansehen mehrten. Was die nächsten hundert Jahre ihr bringen mögen, wollen wir einer gütigen Vorsehung empfehlen.

Wir Heutigen aber schließen uns dem Bekenntnis, das Dr. Hugo Dietschi 1931 ans Ende seines Rückblicks «Olten — 75 Jahre Eisenbahnstadt» setzte, an: Denn auch für uns gilt noch das Wort, das Centralbahndirektor Trog anlässlich des vom Gemeinderat dem Verwaltungsrat der Centralbahn am 28. August 1853 im Theater auf der Schützenmatte dargebotenen Essens seinen Oltner Mitbürgern zugerufen hat:

«Nicht stille gestanden, Freunde, sondern vorwärts in die Zukunft geschaut, denn wir sind noch lange nicht am Ziel.»

Quellen: Niklaus Riggenbach, Erinnerungen eines alten Mechanikers, Gute Schriften, Basel, 1943
Dr. Hugo Dietschi, Olten — 75 Jahre Eisenbahnstadt, Oltner Tagblatt 1931
Edmund Eggenschwiler, Aufstieg und Niedergang der Werkstätte SBB Olten, Olten
Ernst Mathys, Männer der Schiene, Bern 1947
Wochenblatt Olten-Gösigen, Jahrgänge 1853 bis 1857

Photos: Bild 1: Photo Werkstätte SBB Olten, 1955
Bild 2: Photodienst der SBB, Bern
Bild 3: Oltner Tagblatt, Olten 1911
Bild 4: Gartenlaube, 1874

Bild 5: Gartenlaube, 1874
Bild 6: Photo Adastras, 1922
Bild 7: Photo Swiðair, 1946
Bild 8: Photo Werkstätte SBB Olten, 1955



Links

Niklaus Riggenbach 1817—1899

Bild 2. Der 1. Vorstand der Hauptwerkstätte Olten und Maschinenmeister der Schweizerischen Centralbahn.

Rechts

Oberst Konrad Munzinger 1803—1867

Bild 3. Der Erbauer der mechanischen Werkstätte.

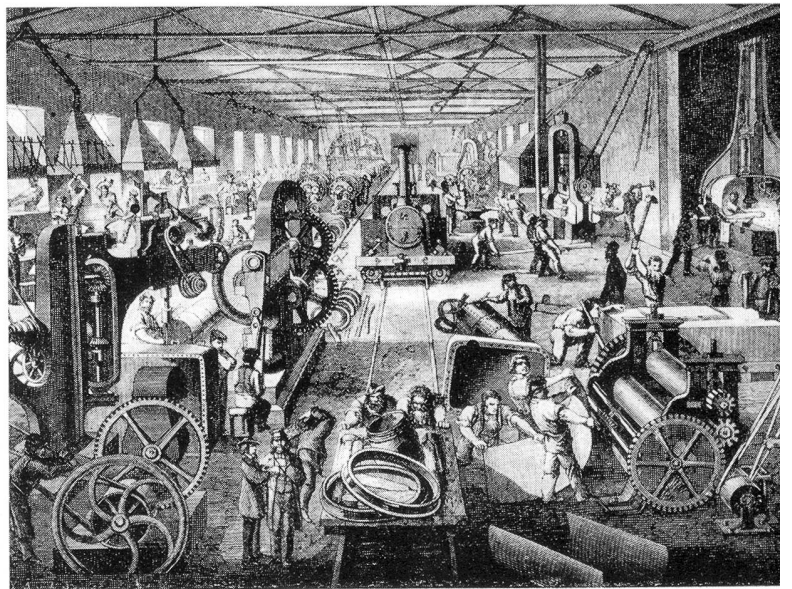


Bild 4. Die mechanische Werkstätte in den ersten Jahren ihres Bestehens. Im Vordergrund links Riggenbach und wahrscheinlich sein Konstrukteur Plattner.

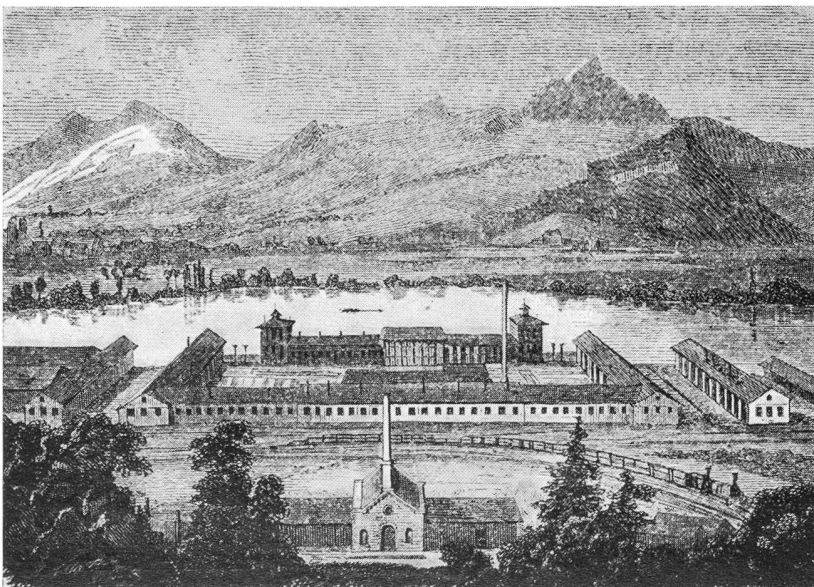


Bild 5. Ansicht der mechanischen Werkstätte von Osten aus dem Jahre 1874 mit der Gasanstalt im Vordergrund.



Bild 6. Die mechanische und die Wagenwerkstätte im Jahre 1922 von Nordosten



Bild 7. Die alte Traktorenwerkstätte, das Bürogebäude mit Magazin, die mechanische und die Wagenwerkstätten im Jahre 1946 von Südwesten.

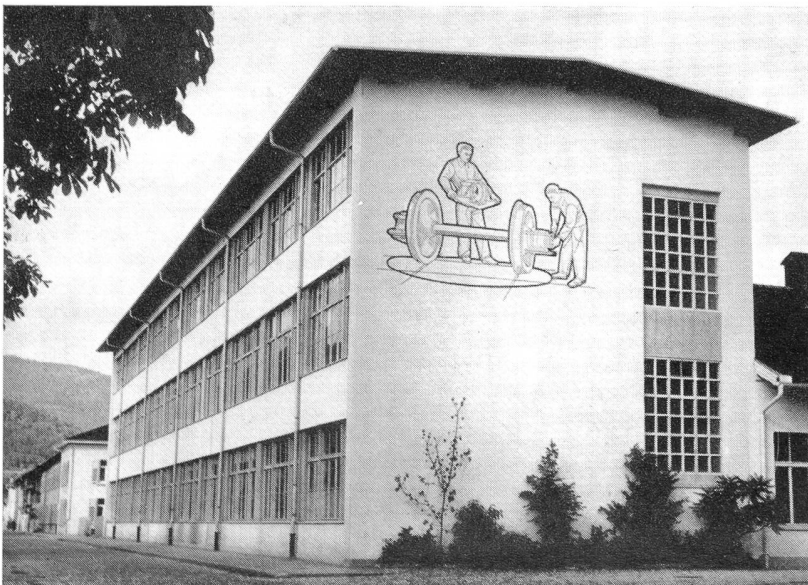


Bild 8. Die neue, 1952 gebaute Traktorenwerkstätte mit dem Sgraffito von Süden.