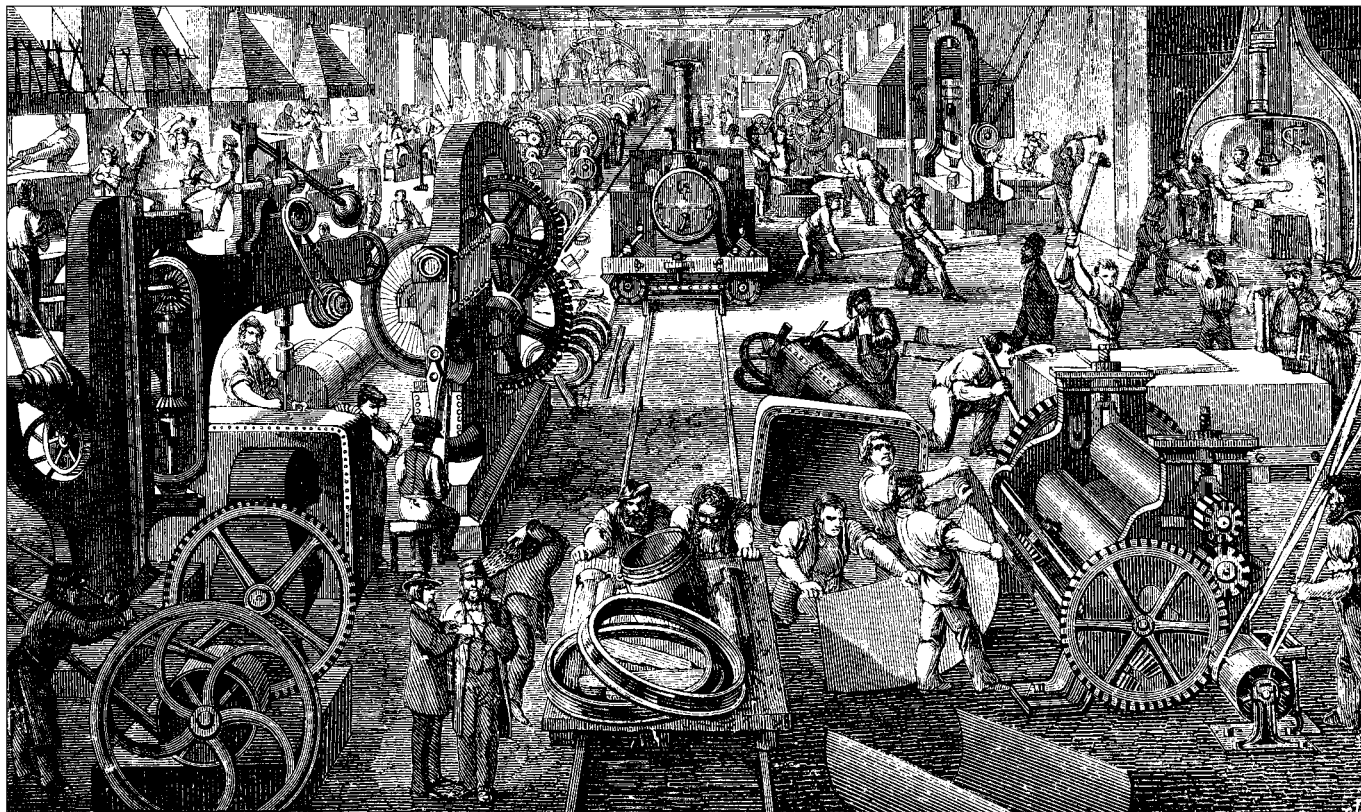


40 IN. KU

August 2003

Älteste Bahnwerkstattanlage der Schweiz – vor dem Abbruch?



Hauptwerkstätte Olten um 1865
mit Niklaus Riggenbach
(vorne unten links).

Als 1848 der schweizerische Bundesstaat gegründet wurde, bestand in der Grenzstadt Basel bereits das Ziel, eine Stammlinie nach Olten ins Mittelland zu bauen. Den Zürchern wäre die Vollendung der Stichbahn Zürich – Baden dem Rhein entlang nach Basel wichtiger gewesen. Aber Robert Stephenson befürwortete 1850 den Bau einer Hauensteinbahn mit Fortsetzungen Richtung Bern und Luzern. Am 4. Februar 1853 wurde zu diesem Zweck die Schweizerische Centralbahngesellschaft SCB gegründet. Sie beschloss, Olten zum Bahnknotenpunkt mit Hauptwerkstätte auszubauen.

Olten, die kleine Festungsstadt auf rundem Grundriss am Aareübergang, hatte vor dem Eisenbahnbau gerade 1634 Einwohner. Die Bauarbeiten für die Bahnlinien und die Zentralwerkstätten liessen die

Bevölkerung 1853 sprunghaft wachsen. Die Bahn zog weitere Industrie an: 1864 die Giesserei von Roll, 1868 die Eisenbahnmaterialfabrik Giroud, 1894 den heute ATEL genannten Strom-

konzern, 1895 die kürzlich teilabgebrogene Zementfabrik, 1904 die Lastwagenfabrik «Berna». 1915 hatte Olten mit 10 909 Einwohnern Stadtgrösse.

Olten



IN.KU

Die älteste Bahnwerkstätte der Schweiz

Die Sicherheit des Bahnbetriebes und der Komfort der Reisenden erfordern dauernden Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. Die Privatbahnen, die ab 1902 durch die SBB verstaatlicht wurden, besaßen je ihre eigenen Unterhaltsbetriebe. Den umfangreichen Unterhaltsarbeiten dienten die Hauptreparaturwerkstätten, den kleineren Reparaturen die Depotwerkstätten. Bis 1923 konzentrierten die SBB die Hauptrevisionsarbeiten in den heute noch bestehenden Hauptwerkstätten Yverdon, Biel, Olten, Zürich, Bellinzona, ferner in den inzwischen geschlossenen in Rorschach und Romanshorn, sowie in Freiburg und Chur, welche in den letzten Jahren abgebrochen wurden. Da auch die alte Werkstätte Zürich (heute Standort der Sihlpost) abgebrochen wurde, und die HW Yverdon etwas jünger ist als die HW Olten, handelt es sich bei der alten Werkstättenanlage Olten um die älteste in der Schweiz.

«Eine Residenz für Lokomotiven»

Die 1853–1855 erbaute Werkstattanlage ist eine typisch rechteckige Hofanlage jener Baujahre. Entlang der Gösigenstrasse stehen die zu Bürogebäude aufgestockten ehemaligen Magazinbauten und entlang der Bahn in einem langen Satteldachbau Schlosserei, Dreherei, Schmiede und Schreinerei. Diese beiden Längskomplexe werden im Norden durch die ehemalige Lokomotivmontagehalle, im Süden durch die ehemalige Wagenhalle abgeschlossen. Die je 12 Stände wurden durch Schiebebühnen erschlossen. Im Hof waren die durch neuere Bauten ersetzten Energiezentralen mit Hochkaminen und die Wascheinrichtungen für die Arbeiter untergebracht. Ebenfalls giebelständig



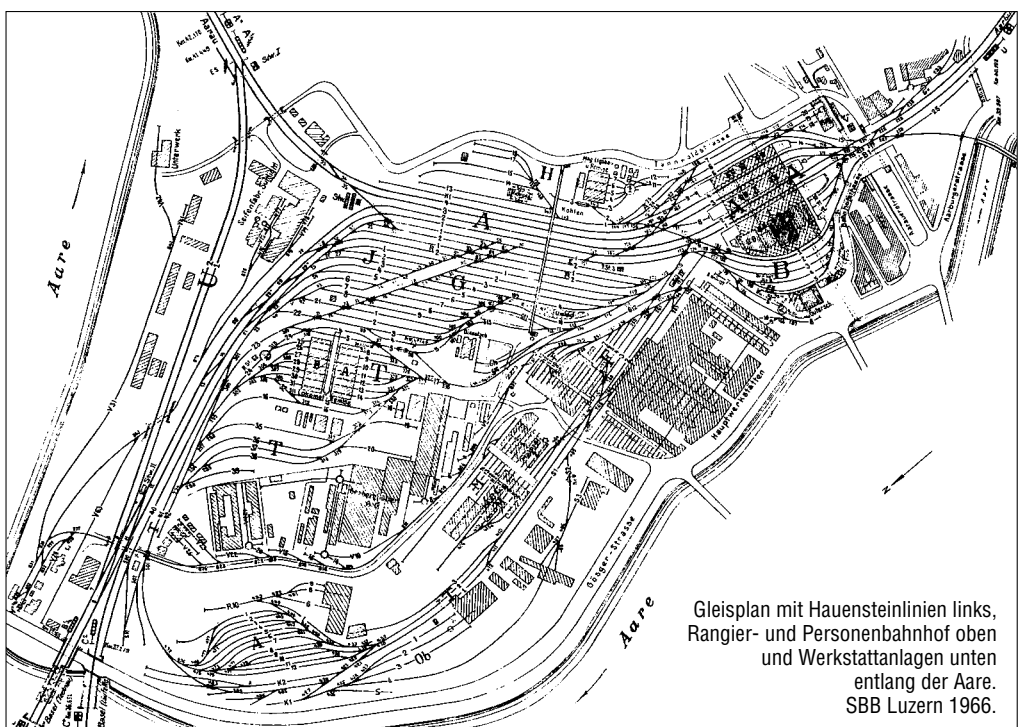
Schiebebühne zwischen den ab 1853 erbauten Hallen, Ansicht vom Personenbahnhofperron.

zur Hauptgleisanlage entstanden bis 1943 weitere Hallen, so dass die Gleise unter Dach für die immer länger werdenden Fahrzeuge verlängert werden konnten. Ähnliche Dispositionen wiesen die teilerhaltenen Hauptwerkstätten der Westschweiz in Yverdon und die abgebrochene erste Anlage der Nordostbahn in Zürich auf.

Vergrosserung entlang der Aare

1855 konnte die Hauptwerkstätte Olten erste Aufträge entgegennehmen. Beschäftigt waren 172 Arbeiter. Die «Zentralwerkstatt» wuchs bis 1920 zu einem Grossbetrieb mit über 1000 Beschäftigten. Sie war neben der ähnlich

grossen Hauptwerkstätte Zürich der grösste Industriebetrieb der SBB. Die SBB ergänzten die Hallenanlage der Centralbahn drei Mal am alten, zwischen Aare und Durchgangsgleisen eingegengten Standort. Einerseits verdichteten sie die Hofanlage, andererseits ersetzten sie die Kesselschmiede nach Ende der Dampfzeit durch grössere Hallen für den Wagenunterhalt. So verlängerte sich das Areal um das Dreifache. In der in den 1970er Jahren einsetzenden Standortfrage rettete sich Olten als Werkplatz für die SBB durch Spezialisierung auf den Unterhalt von Wagen und die Revision von Schienentraktoren und SBB-Strassenfahrzeugen. Für den Unterhalt dieser Kleinfahrzeuge eigneten sich die ab 1853 erbauten Werkhallen noch 150 Jahre später!



Gleisplan mit Hauensteinlinien links, Rangier- und Personenbahnhof oben und Werkstattanlagen unten entlang der Aare. SBB Luzern 1966.

Niklaus Riggenbach und der Lokbau in Olten

Einer der bekanntesten Ingenieure im schweizerischen Lokomotivbau war Niklaus Riggenbach. Er leitete während 20 Jahren die neu gegründete Zentralwerkstätte Olten. Diese war nach der später gegründeten Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur die zweitgrösste Herstellerin von Dampflokomotiven in der Schweiz. Niklaus Riggenbach wurde 1817 als Sohn eines Zuckerfabrik-Unternehmers in Gebweiler geboren, in Basel ging er ins Gymnasium. Zwischen 1840 und 1853 arbeitete er – mit einem Unterbruch von zwei Jahren – für die Maschinenfabrik Kessler in Karlsruhe, die 1847 auch die vier ersten Dampfloks in die Schweiz lieferte, für die «Spanisch-Brötli-Bahn» Zürich – Baden.

Früher Lokomotivbau in der Schweiz

Zwei Wochen nach der Gründung der Centralbahn wurde Riggen-



Centralbahn mit vierachsigen Wagen amerikanischen Vorbilds und er wirkte auch am Bau von eisernen Bahnbrücken mit. Sein Ziel war es, aus dem Unterhaltsbetrieb eine Lokfabrik zu machen. In Olten wurden insgesamt 53 Loks selbst hergestellt, darunter die ersten Zahnradloks für die Rigibahn: Riggenbach hatte über seine Amerika-Kontakte das System der Leiterzahnstange auf den Mount Washington aufzeichnen lassen und es zum Zahnstangensystem Riggenbach weiterentwickelt.

Riggenbach scheitert als selbständiger Unternehmer

In der Zeit des grössten Bahnbaufiebers sah Riggenbach für sich die Chance, selbständig eine Lokfabrik zu führen. In Aarau liess er die heute noch als Armee-Motorfahrzeugpark dienende, U-förmige Fabrik erstellen. 1873 nahm er die Produktion für seine «Internationale Gesellschaft für Bergbahnen» auf. Zwei Jahre zuvor hatte Charles Brown in Winterthur die SLM gegründet. Auch Escher Wyss in Zürich baute 35 Dampflokomotiven, die Maschinenfabrik

Bern 10, die NOB-Werkstätte Zürich 8, die VSB-Werkstätte Rorschach 7, die Maschinenbau-gesellschaft Basel 4, zwei weitere Firmen gaben den Lokbau nach je einem Exemplar auf. Als Riggenbach in Indien auf Akquisitionsreise für den Bau der Nilgiri-Zahnradbahn war, ging seine Firma

Letzte erhaltene von einst 60 Stütztenderloks der Centralbahn, erbaut 1858 in Esslingen. 3 Stück wurden in Olten nachgebaut. Foto H.P. Bärtschi Olten 1979.

Mechanikers»: An der Landesausstellung 1939 galt er als einer der 100 berühmtesten Schweizer.



«Gnom», erste gemischte Adhäsions- und Zahnradlok, erbaut in Olten 1870 für die Steinbruchbahn Ostermundigen, 2002 wieder in Betrieb gesetzt (vg. InKu 32).

bach im Februar 1853 zum Leiter der Maschinenwerkstätte Olten berufen und zwei Jahre später zum Leiter der ganzen Werkstatt. In dieser Funktion beteiligte er sich an der Verbesserung der für den Semmering entwickelten Engerth-Gebirgslok, er sorgte für die modernste Ausstattung der



nach dem Bau von 9 Lokomotiven in Konkurs. Nach 1880 wirkte Riggenbach als Berater, 1899 starb er. Er hatte es zeitlebens verstanden, sein Wirken zur Legende zu gestalten, nicht zuletzt als 76-jähriger mit seiner Autobiografie «Erinnerungen eines alten

Dampfbetrieb im Depot Olten mit Dampfkrane und C 5/6 2858, die bis 1999 als Denkmal vor der Werkstatt stand. Foto H.P. Bärtschi Olten 1967.

IN.KU

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Geschäftsstelle: Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Prof. Dr. Hans Peter Häeberli, Zürcher Hochschule Winterthur ZHW, 8401 Winterthur

Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Tagungen, Ausstellungen und Reisen
- das vierteljährlich erscheinende industriekulturell und technikgeschichtlich ausgerichtete Vereinsorgan IN.KU-Bulletin und weitere Publikationen.

Unsere Unterlagen senden wir Ihnen gerne auf Ihre Anfrage über die Briefpost-Adresse.

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel» (ASHT)

Adresse postale: ASHT Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel. Case postale 2408, 8400 Winterthur

CCP: 80-33931-4

Präsident: Prof. Dr. Hans Peter Häeberli, ZHW, 8401 Winterthur

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions et voyages en rapport avec l'histoire de la technique et la protection du patrimoine industriel.

Les membres reçoivent le bulletin IN.KU paraissant 4 fois par an qui publie des articles en rapport avec la technique et l'histoire de la technique.

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 952, 8401 Winterthur) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.industrie-kultur.ch

www.patrimoine-industriel.ch

Mail:

info@industrie-kultur.ch

Erneuerungs- und Abbruchpläne

Im Rahmen der Umwandlung der Schweizerischen Bundesbahnen in eine Aktiengesellschaft wurde vorerst die Privatisierung der Werkstätten diskutiert. Schliesslich fand ab dem Jahre 2000 eine Umstrukturierung innerhalb der SBB statt, wobei die Aufgaben neu verteilt wurden.

Olten bleibt Werkstattort

Hauptsächlich dank der 1979 neu erbauten und 1994 erweiterten Grosshalle für Wagenrevisionen im Tannwald bleibt die Werkstatt der Stadt Olten als wichtiger Arbeitgeber erhalten. Hauptaufgabe ist die Revision der neuen doppelstöckigen Reisewagen, der Einheitswagen IV und der entsprechenden Steuerwagen und von weiteren Fahrzeugen für den Personenverkehr.

«Gehirn des SBB-Bahnbetriebs» anstelle der alten Werkstätte

Die bisherige Aufgabe der HW Olten, der Unterhalt von Schienentraktoren und SBB-Strassenfahrzeugen, wird stark reduziert. Grund dafür ist die Aufgabe des Stückgüterverkehrs auf der Schiene vor über 10 Jahren und nun auch die rasante Abnahme der Einzelwagenladungsverkehr.



Die Werkstatthallen von 1853 bis 1943 sollen dem neuen Fernsteuerungszentrum weichen.

Dadurch wird ein Grossteil der Kleinfahrzeuge für den Verschub überflüssig. Das bedeutet, dass auch die ab 1853 erbauten Werkstatthallen ihre Nutzung verlieren. Eine vorübergehende Idee, in Olten die historischen Fahrzeuge der SBB zusammenzuziehen, wurde zu Gunsten von Erstfeld fallengelassen. Seither wird auf dem Areal der Riggenbachschen Werkstatt das Fernsteuerungszentrum für den Betrieb auf dem SBB-Netz geplant. Im Zusammenhang mit weiteren städtebaulichen Projekten am Aareufer ist ab 2004 der teilweise oder ganze

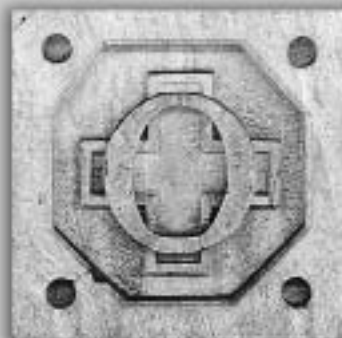
Abbruch der ältesten Eisenbahnwerkstattanlage der Schweiz vorgesehen.

«Werkstattordnung Olten 1855»

Unnötiges Herumgehen und müssiges Herumstehen während den Arbeitsstunden wird mit 1 Franken bestraft (ca. 2 Stundenlöhne). Das Rauchen ist bei 1 Franken Strafe verboten. Wer Zank oder Schlägereien verursacht, verfällt in eine Strafe von 3 Franken.

Kilometer «0»

Der Kilometer «0» des Schweizerischen Bahnnetzes aus dem Jahre 1856 ist in die östliche Stützmauer des Hauptbahnhofs Olten eingemauert.



Impressum

Text Dr. H. P. Bärtschi
Fotos, Stich und Plan

Sammlung. H. P. Bärtschi

Quellen: Bahnhofinventar H.P. Bärtschi HW Olten; VHS: Kohle, Strom und Schienen Zürich 1998; R. Danuser: Olten, Drehscheibe der Schweiz, Luzern 1997.

Gestaltet von Andreas Fahrni, Ursula Langenegger, Schaffhausen

Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur