

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Band: 14 (1956)

Artikel: Der Oltner Hauptbahnhof
Autor: Mollet, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-658763>

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: 04.10.2024

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

Der Oltner Hauptbahnhof

von Ernst Mollet

Der provisorische Verwaltungsrat der Schweizerischen Centralbahn (SCB) hat am 26. August 1852 in Basel beschlossen, den Kantonen Baselstadt, Baselland, Aargau, Solothurn, Luzern und Bern Gesuche um Konzessionen für den Bau verschiedener Eisenbahnlinien zu unterbreiten. Die Vorarbeiten hatten Meinungsverschiedenheiten ergeben über die Linienführung der in Aussicht genommenen Bahnbauten. Der Verwaltungsrat wandte sich am 6. September 1852 an den k. w. Oberbau-rath Carl Etzel, mit dem Ersuchen, die Frage der Richtung der Eisenbahnlinien Basel—Olten, von Olten nach Baden, nach Luzern, nach Bern sowie nach Solothurn einer weitem gründlichen Prüfung zu unterziehen. Der Verfasser hat das Gutachten am 30. September 1852 abgeliefert. Er schrieb von der Linie Basel—Olten: «Die Verbindung von Basel mit dem Aarethal über den Jura ist die wichtigste Linie im ganzen schweizerischen Eisenbahnnetze, zugleich aber auch diejenige, welche die größten technischen Schwierigkeiten darbietet.» Carl Etzel hält weiter fest: «Der Bahnhof in Olten ist auf dem rechten Aareufer mit Rücksicht auf die Richtung der in denselben einmündenden Bahnl-inien anzulegen. In Olten werden die Werkstätten für die Reparatur des gesamten Betriebsmaterials der Centralbahn ihre passendste Lage finden.»

Die Linie Olten—Baden bot zwischen Wildegg und Baden einige Schwierigkeiten, so daß eine Variante über Mellingen den Anschluß an die Nordbahn in Baden suchte.

Für die Strecke Olten—Luzern lagen mehrere Projekte vor: Der Menznauerlinie mit 58 km Länge sprach man den Vorteil zu, daß sie bei «Wolhausen» den Einfluß des Entlebuch aufnehme.

Die Seetallinie hätte ab Wildegg mit 47 km Baulänge am wenigsten Kosten (Fr. 7 300 000) verursacht, jedoch den Schienenweg von Basel und Zürich nach dem Gotthardpaß verlängert.

So schwang schließlich die Surseelinie obenaus, weil sie mit 56 km Betriebslänge die kürzeste Verbindung ab Basel zum Gotthardpaß darstellte und erst noch 700 000 Franken wohlfeiler war als die Menznauerlinie, deren Bau mit 9,2 Millionen veranschlagt war.

Von einer Gäu- oder Talbahn war zu jener Zeit im Schoße der SCB noch keine Rede. Die Linien Olten—Bern und Olten—Solothurn—Biel sind in den Vorarbeiten immer gemeinsam betrachtet worden, denn es stand nur die Führung über Herzogenbuchsee zur Diskussion. Man stritt sich lediglich darum, ob der Anschluß an die Bundesstadt über Burgdorf oder über Solothurn—Lyß zu suchen sei. Etzel hat mit Weitsicht festgehalten:

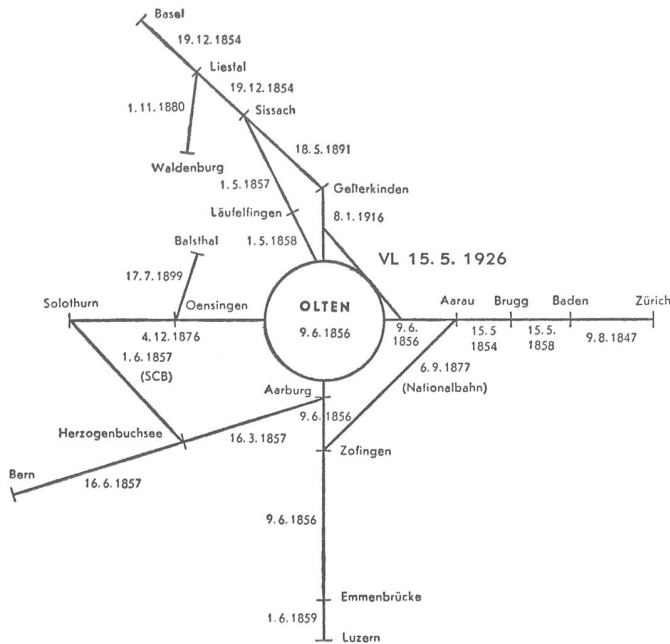
«Es würde wohl ebensowenig möglich sein, den Verkehr zwischen Olten, Solothurn und den Seen auf die Dauer über Bern zu leiten, als umgekehrt den Verkehr zwischen Olten und Bern über Lyß und Solothurn.»

Nach Etzels Ansicht war für die Linien Basel—Olten, Olten—Baden, Olten—Herzogenbuchsee der Unterbau für zwei Gleise herzustellen, jedoch nur eingleisig auszubauen. Für die Linien Olten—Luzern, Herzogenbuchsee—Bern sowie Solothurn—Biel genügte ihm ein Gleis. Auf dem Netze der SCB (Basel—Olten—Luzern, Olten—Baden, Olten—Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel, Herzogenbuchsee—Bern) war der Bau von rund 42 Stationen und etwa 200 Bahn- und Weichenwärterhäusern vorgesehen. Heute dienen auf diesen Strecken 71 Stationen und Haltestellen dem Publikum. Die SCB hatte die Hochbauten in vier Kategorien eingeteilt:

«1. Zentralbahnhof Olten. Dieser erhält ein Aufnahmsgebäude mit zwei Wartsälen, einem Restaurationslokal, Gepäck-, Post- und Telegraphenbureaux, Inspektionszimmer, Zimmer für das Fahrpersonal zu ebener Erde, und im ersten Stock die erforderlichen Beamtenwohnungen. Ferner eine bedeckte Einsteighalle auf Säulen ruhend, eine Lokomotivremise, eine Wagenremise, Wasserstation, Güterschuppen mit Laderampe und zwei Weichenwärterhütten. Der Bahnhof in Olten steht in Verbindung mit der Zentralreparaturwerkstätte.»

«2. Die fünf Endbahnhöfe.» Für sie war gegenüber Olten kein Restaurationslokal und bloß eine Weichenwärterhütte vorgesehen.

«3. Die Zwischen-Stationen. Sie erhalten ein Aufnahmsgebäude mit Wartzimmer und Extrazimmer,



Gepäck-, Post- und Telegraphenbureaux zu ebener Erde, und Wohnung für einen Beamten im ersten Stock. Ferner einen Güterschuppen mit Laderampe und eine Weichenwärterhütte.»

«4. Haltestellen. Sie erhalten eine Bahnwärterzugleich Einnehmerwohnung und bedeckten Vorplatz mit Sitzen. Die Bahnwärterhütten enthalten keine Wohnungen, sondern neben einem heizbaren Zimmerchen nur einen Geschirrinnekel.»

Der «Concessions-Act für Eisenbahnen im Kanton Solothurn» ist vom Kantonsrat am 17. Dezember 1852 erlassen worden. Er umfaßt 41 Artikel. In Art. 17 wird z. B. die Art des Rollmaterials umschrieben:

«Die Locomotiven sollen nach den besten Modellen construiert sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen. Das nämliche gilt für die Construction der Wagen für die Reisenden, wovon 3 Klassen her-

zustellen sind. III. Klasse: Gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen. Die Wagen für Vieh und Waaren sollten ebenfalls von guter und sicherer Construction sein.»

Unter günstigen Voraussetzungen erhoffte die Stadt Olten mit der angebrochenen Epoche einer neuen Reiseart einen wirtschaftlichen Aufstieg. Die damals gehegten Erwartungen erfüllten sich weitgehend. Dank seiner günstigen Lage im schweizerischen Eisenbahnnetz legte man der Dreitannenstadt bald den ehrenden und verpflichtenden Namen «die Drehscheibe der Schweiz» zu. Weil jedoch lange nicht alle in der Werkstätte oder im Bahnhof Beschäftigten in Olten Wohnsitz hatten, brachte die Eisenbahn mit ihrer neuen Verdienstmöglichkeit auch in viele Gemeinden des Gäus und Niederamtes sichern Broterwerb.

Der Personalbestand des Bahnhofes Olten vom Jahre 1862 weist sich im Expeditionsdienst über 7 Mann aus. Der Fahrdienst, der dem Maschinenmeister Riggenbach Niklaus — zugleich Vorstand der Hauptwerkstätte — unterstand, arbeitete mit 7 Mann Bureaupersonal; 43 Mann fanden in der Werkstätte ihre Beschäftigung und als Zugbegleiter sind 14 Mann angestellt gewesen. Dazu kamen noch weitere Hilfskräfte. Im Betriebsdienste bezog wohl der Hund des Nachtwächters die «größte Gage», erhielt doch sein Meister Fr. 45.— als jährliche Entschädigung für seinen treuen Begleiter. Im August 1955 fanden im Bahnbetrieb in Olten ihr Auskommen:

Stations- und Zugdienst	653 Personen
Lokomotivdepot und Depotwerkstätte	279 Personen
Bahnmeister	51 Personen
Sicherungsanlagen	15 Personen
Elektrische Anlagen	15 Personen
Unterwerk und Fahrleitungsunterhalt	19 Personen
Hauptwerkstätte SBB	1004 Personen
Bahnhof Olten-Hammer	15 Personen
Pensionierte der Zahlstellen	
Olten-Bahnhof und Olten-Hammer	740 Personen

1902 arbeiteten noch 5 Beleuchtungswärter und 2 Gasmacher bei der Bahnverwaltung. Der technische Fortschritt brachte indessen auch im Bahndienst neue, früher unbekannte Berufe.

Im Hauptort des Kantons löste die Lage des Bahnhofes schon zu Beginn des Bahnbaues große und hitzige Diskussionen aus. In Olten tauchte ein solcher Gesprächsstoff von öffentlicher Wichtigkeit erst auf, als der Standort des zweiten Bahnhofes erörtert werden mußte. Die Einmündung der Gäuerlinie wurde 1871 mit drei Möglichkeiten vorgezeichnet. «Die Einmündung in Olten geschieht am direktesten und kürzesten, indem die Stadt auf der Südseite berührt über die Aare oberhalb der alten Brücke und der Dünnermündung überschritten wird. Es muß dann auch die Landstraße nach Aarburg überbrückt werden und die Vereinigung mit der Centralbahn, beziehungsweise die Einmündung in deren Bahnhof, geschieht zunächst des Wegüberganges der Aarauerstraße. Soll nördlich von Olten eingemündet werden, so kann der Eingang in den Bahnhof nur schwierig anderswo geschehen, als unterhalb der Werkstätte. Die Bahn muß sich auf den Hagmatten, zwischen Olten und Trimbach, entwickeln, um beim Tannenwald die Aare zu überschreiten und rückwärts in den Bahnhof einzulaufen. In diesem Falle gewinnt die Bahn einen sehr geeigneten Platz auf den Hagmatten zur Errichtung eines eigenen Bahnhofes, wird dagegen gegenüber der südlichen Einmündung, wenn als Endpunkt Mitte Aufnahmegebäude des Centralbahnhofes festgehalten wird, um 6000 Fuß länger. Eine Abkürzung hievon ist nur denkbar, wenn eine direktere Einmündung in den Bahnhof möglich wäre, was jedoch erhebliche Veränderungen in dessen Anlage nach sich ziehen würde.»

Ein engeres Gäubahnkomitee — Präsident: Emil Munzinger — unterbreitete am 13. Dezember 1871 dem Gemeinderat von Olten den Vorschlag, es sei der Bahnhof nach dem Zschokkeschen Plane in den «Neumatten» zu bauen und links der Aare nach Osten oder in Aarau ein Anschluß an die SCB zu suchen. Je weiter die Arbeiten der Gäubahn fortschritten, desto eifriger debattierte man in Olten um den Standort des Gäubahnhofes. In einem Schreiben an den Regierungsrat wird der Standpunkt der Gemeinde Olten klargestellt und rundweg gesagt, daß die «Rötzmatt» der allerrünstigste Platz sei. Im betriebstechnischen Gutachten (Zürich, im Januar 1874) des Direktors Vögelin heißt es u. a.: «In Bezug auf die künftigen Betriebsverhältnisse des Bahnhofes Olten wird man den Zeitpunkt ins Auge fassen müssen, wo einerseits die Bötzberrgbahn als direkte Linie zwischen Basel, Zürich und der Ostschweiz und anderseits die Wasserfallenbahn als direkte Linie zwischen Basel, Solothurn, Bern und der Westschweiz im Betrieb sein werden.» Der Standort «Rötzmatt» siegte.

Die Gäubahn wurde am 4. Dezember 1876 im Bahnhof Olten an die SCB angeschlossen, und das erste Gleis aarewärts des Aufnahmegebäudes gelegt. Damit erhielt die ganze Anlage den Charakter eines Inselbahnhofes, der mit seinen erschwerten Zufahrten noch heute eine ungefreute Lösung bildet. Mit der Einführung der Gäubahn gab es im Zentralbahnhof außer dem größeren Betrieb auch erhebliche Platzsorgen. Sie zu beheben, war eine schwierige Aufgabe der Voraussetzung.

Das Hauptgebäude ist 1855 unter Dach gebracht worden. Der Bahnhof kannte noch keine Perrondächer; ein Personendurchgang fehlte; der Güterschuppen stand an der «Hintern Bahnhofstraße» (gegenüber heutiger Fuhrhalterei Turuvani); eine Lokremise und die Bahnmeisterei hatten an der Tannwaldstraße Platz gefunden. Wieviele Bauvorhaben seither im und um den Bahnhof ausgeführt worden sind, möge in Kürze die nachfolgende Liste der größeren Arbeiten vor Augen führen:

1872/75 Hauptwerkstätte massiv vergrößert mit neuer Gasanstalt. Neue, größere Lokremise an der Tannwaldstraße.

1876 Gleisanlage erweitert.

1882/83 Vier neue Betriebsgleise. Zweite Wagenremise. Neues Postlokal vor dem Bahnhof erstet aarewärts, trotz der Einsprache des Gemeinderates mit Schreiben vom 7. 11. 82 und konferenzieller Aussprache am 14. 11. 82 mit der SCB.

1884/93 Erweiterung der Gleisanlagen im Rangierbahnhof mit Dienstgebäude. Bau der dritten Lokremise an der Tannwaldstraße. Die Einfriedung des Tannwaldweges auf 325 m Länge kostete Fr. 2456.—. Das Eisengeländer steht noch heute.

Für den Bahnhofrestaurant wurde beim Eiskeller auf dem Bahnhofplatz eine Remise mit Waschküche (16 × 8 m) aufgestellt. Baukosten Fr. 9400.—. Zur Diskussion stand gleichzeitig der Bau eines Hühner- oder Schweinestalles. Das Waschhaus — neben der neuen Post stehend, heißt es in den Offerten — ist 1897 für Fr. 1000.— wieder abgerissen worden.

Am 15. 12. 91 spricht man sich lobend über vermehrte Weichensignale mit Gasbeleuchtung aus.

1895 Meister Julius Gräflein baut das Stellwerk III.

1896 am 28. März beschädigte ein Brand das Aufnahmegebäude ganz arg. Die Behörden zu Olten und der VVVO kämpften für die Versetzung des Gebäudes zwischen Schienenstrang und Aare. Der Gemeinderat schrieb dem Verwaltungsrat der SCB am 16. 4. 96, daß er schon 1876 für die Aufhebung des Inselbahnhofes eingestanden sei. Mit Nachdruck wurde um die Verwirklichung des alten Begehrens, das beidseitig wichtige Vorteile gezeitigt hätte, gestritten. Ein großes Bauprogramm entwickelte sich aus dieser Frage. Am 14. Dezember 1896 ist um 3.20 Uhr in Bern folgendes Telegramm aufgegeben worden:

«Direktorium Centralbahn Basel — Erweiterungsprojekt Bahnhof Olten vom Bundesrath mit Vorbehalten im Sinne der Konferenz-Verhandlungen genehmigt. Brief folgt.

Eisenbahndepartement: Zemp.»

Damit wurde der Schlußstirch unter zähe Verhandlungen gezogen. Die Wünsche der Stadtbehörde hatten wenig Gehör gefunden. Das Erweiterungsprojekt leitete eine lange Bauperiode ein.

1897 Neue Pumpenanlage mit Wasserturm.

1898 untertunnelte man die Gleise für die Personenunterführung. Die Perrons erhielten ein Dach.

1899 am 11. Februar bezog man das neue Depotgebäude am heutigen Standort. Am 1. Dezember wurden neue Gleise dem Betrieb übergeben.

1900 wurden die Verkehrsverhältnisse beim Restaurant Gotthard unerträglich; Projekte für Passerelle, Umgehungsstraße und Durchgang für Fußgänger wurden entworfen. Am 21. August meldete

Bahnhofvorstand Aeschbach seinen Vorgesetzten den Bezug von neun neuen Räumen. Mit dem 28. Dezember tritt der Bundesbeschluß über den freihändigen Rückkauf der SCB durch den Bund in Kraft.

1902 wurde das jetzige Stellwerk V erstellt. 1905 Einbau einer Zentral-Anlage System Bruchsal im Befehlwerk und den Stellwerken IV und V (damals I und II).

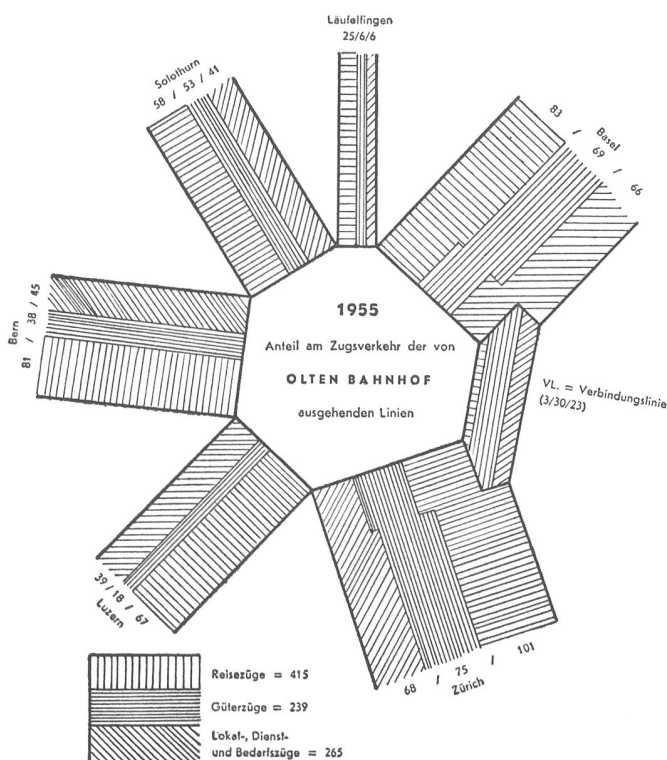
1907/08 wurde die Passerelle über den Rangierbahnhof erstellt. Studien zur Erweiterung der Gleisanlagen bei der Einfahrt der Aarauerlinie mit Verlegung der Tannwaldstraße.

1910 Stellwerk IV ausgebaut.

1911 wurden Projekte für die Verbindungslinie Tecknau—Dulliken vorgelegt. Zustimmung des BR. am 15. 12. 13. Der doppelspurige Betrieb wurde über die Verbindungslinie am 15. Mai 1926 aufgenommen.

1912 Planung einer Militärrampe an der Hintern Bahnhofstraße.

1914 begann im Rangierbahnhof die Arbeit am Ablaufberg. Der sogenannte «Gigerhoger» bewährte sich nicht. Er mußte 1927 wieder abgetragen werden.



Total 919 ein- und ausfahrende Züge täglich enthält die Tabelle über die Zugsein- und Zugsausfahrten des Bahnhofes Olten.

1915 Große Studien für die Erweiterung des Rangierbahnhofes mit Einbezug des Umladenschuppens wurden vorangetrieben. Im Hauenstein-Basistunnel gegen Ende 1915 Achszähler eingebaut; 1954 erneuert.

1916 1. August Eröffnung des Betriebes im Hauenstein-Basistunnel; Signalstation mit elektrischen Lichtsignalen.

1918 entstand der Freiverladeplatz bei der Güterexpedition; 1930 wurde er vergrößert. Der Bundesrat bewilligte am 26. 6. 16,8 Millionen für die Anschaffung neuer Lokomotiven.

1921 hat das Depot zum Abdrehen der Lokomotiven eine 18 Meter lange elektrische Drehscheibe in Betrieb genommen.

1922 wurde das im Bau stehende Unterwerk im Hasli am Industriegleis angeschlossen.

1923 60 Millionen Franken vom BR zur Beschleunigung der Elektrifikation am 2. Oktober bewilligt.

1924 Aufnahme des Betriebes im Unterwerk am 12. Februar. Am 23. Februar Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Linie Olten—Luzern. Mit dem 1. April wurde die Hauptwerkstätte direkt der Generaldirektion der SBB unterstellt.

1925 wird ab 21. Januar auf der Strecke Olten—Zürich elektrisch gefahren. Am 25. November folgte die elektrische Zugförderung auf der Linie Olten—Bern. Pläne für den Neubau der Stellwerke I—III entworfen. Einbau einer Weichenverbindung für direkte Ausfahrten aus dem Rangierbahnhof nach Basel. Olten—Biel ab 23. Dezember elektrisch betrieben.

1927/28 Umbau der Gepäck- und Handgepäckloge, des Paketsammelplatzes der Post und der Milchküche im Nebengebäude. Die Perronhallen wurden instandgestellt. Elektrifikation weiterer Gleise im Bahnhof. Am 24. September 1928 kam die erste elektrische Rangierlokomotive von Erstfeld und wurde in Olten eingesetzt.

1929 Verlegung des Stationsbureaus ins Parterre des Dienstgebäudes.

1930 Projekte für den Umbau der Hauptwerkstätte wurden entworfen.

1933 hat der Bahnhof Olten eine Anlage zum Vorheizen der Personenwagen mit elektrischem Strom erhalten.

1936 ist im Aufnahme- und den Nebengebäuden die Zentralheizung eingebaut worden.

1938 Das zweite Gleis der alten Hauensteinlinie abgebrochen. Aufnahme des Einspurbetriebes Sis-sach—Läufelfingen am 1. 10. und Olten—Läufelfingen am 6. 12. 38. Dieses Teilstück erhielt 1940 zur Sicherung der Zugfolge den Einspurblock eingerichtet.

1941 Neue Transitpost. Nebengebäude mit Warteräumen und Wohlfahrtsdienst erhalten. Neue Veloständer beim Postübergang für das Personal; Vermehrung 1955.

1943 Lokomotivzirkulationsgleis geschaffen Depot-Stellwerk IV.

1944 Personenbahnhof mit einer Lautsprecheranlage ausgerüstet.

1945 Renovation des Dienstgebäudes im Rangierbahnhof. Einbau von Wohnungen. «D' Spysi» wurde aufgehoben. An der Tannwaldstraße ein neues Gleis zum Abstellen von Personenwagen errichtet.

1948 Bewilligung eines Kredites von 10 Millionen Franken für den Bau des zweiten Gleises Olten-Hammer—Önsingen. Das Dienstgebäude im Personenbahnhof wurde aufgestockt. Instruktionslokal für das Personal und nötiger Platz zum Unterbringen der neuen Telephonanlage.

1949 Eröffnung der neu umgebauten Einnehmerei mit Schalterhalle am 18. August.

1950 Das Depot hat eine neue elektrische Weichen- und Signalanlage (Zwergsignale) dem Betriebe übergeben.

1951 bewilligte die Bauabteilung den Kredit zum Erstellen einer neuen automatischen Telephonzentrale (Mehrfachtelephonie). In der Nacht vom 5./6. Mai mußte die Signalbrücke beim Stellwerk III Lichtsignalen weichen.

1952 Neuer Luftschutzraum im Bahnhof.

1953 Die Dienste der Niederspannung erhalten beim Stellwerk V ein eigenes Gebäude. Samstag, den 3. Oktober, offizielle Feier in Läuelfingen aus Anlaß der Elektrifikation der alten Hauensteinlinie. Die Gäste wurden vom Präsidenten der Generaldirektion der SBB, Herrn Dr. Gschwind, begrüßt. Die Schulen von Olten bis Sissach konnten gratis und elektrisch durch die beiden Hauensteintunnels fahren.

1954 Im Juni zog das Telegraphenbureau vom Parterre in den II. Stock um. Gegensprechanlage im Signalzimmer.

1955 Der neue Posttunnel stellt die Verbindung zwischen Post und Bahnhof her. Ausbau der Gauerlinie auf Doppelspur geht der Vollendung entgegen. Von Olten-Hammer bis Solothurn bleibt bald nur noch das kurze Stück Önsingen—Niederbipp für den Ausbau übrig. Die Einführung der zweiten Spur in den Hauptbahnhof — als pièce de résistance — hängt mit einem andern Umbruch zusammen. Wir meinen die geplante Verlegung der Güteranlage ins Trimbacher Großfeld.

All dieser großen Bauaufwendungen zum Trotz leidet der Bahnhof Olten mehr denn je an Platzschwierigkeiten. Die vorgenommenen Verbesserungen sind durch den größern Verkehr jeweils rasch aufgeschluckt worden. So drängt sich ein Ausziehgleis längs der von Roll'schen Werke unerbittlich auf, um den Rangierdienst des Südkopfes aus den Betriebsgleisen zu bannen. Der Nordkopf erreicht nicht nur mehr Raum gegen die Werkstätte hin, sondern auch eine viergleisige Fahrmöglichkeit. Die Züge sollten bis und ab Stellwerk III auf jedem Gleis (isolierte Schienen) fahren können, damit sie nicht unmittelbar vor den Perrons die Gleise überschneiden müssen. Es ist aber auch eine unabwendbare Forderung, daß die Abstellmöglichkeiten für Personenwagen erweitert werden. Also wird nicht nur das pulsierende Leben im Bahnhof, sondern es werden gezwungenermaßen auch die Arbeiten an den Anlagen weitergehen!

Diese fortwährend andauernden Bauvorhaben behinderten den Betrieb stets in irgend einer Sparte. Die stete Zunahme der Anzahl Züge muß gleichfalls in Rechnung gestellt werden, inbegriffen die Kürzung der Aufenthaltszeiten. Diesem Drängen um Zeitgewinn hatten sich die Eisenbahner zu fügen. Ihr pflichtbewußtes, eifriges Arbeiten zu jeder am Uhrwerk ablaufenden Stunde, bei jedem Wetter, das die Natur zu geben gewillt ist, bleibt lobenswert. Mit dem Festina lente haben auch sie Anteil am Verdienst, wenn die Direktion bei der Zentenarfeier am 9. Juni 1956 darauf hinweisen darf, daß der Bahnhof Olten bis anhin von jeder größern Betriebsstörung verschont geblieben ist. Hoffen wir, es möge immer so bleiben!