

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

Artikel: Ein vergessenes Denkmal
Autor: Merz, Adolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-658765>

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: 16.05.2025

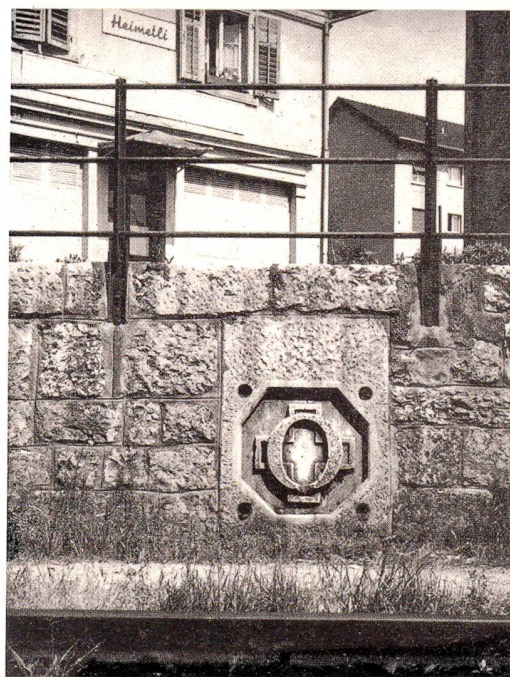
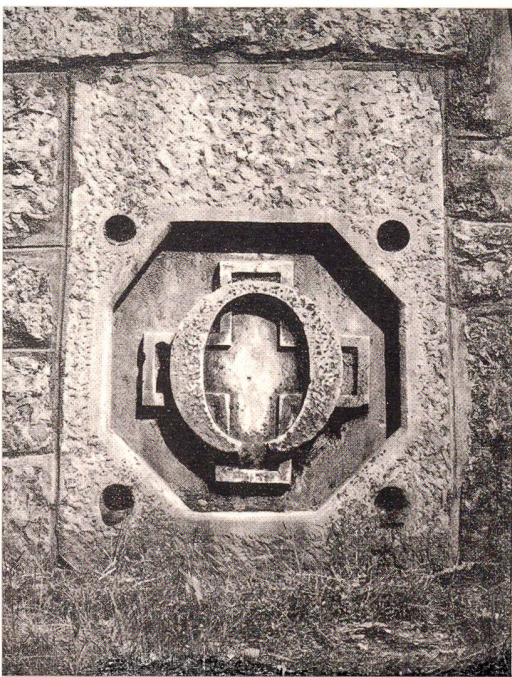
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein vergessenes Denkmal

von Adolf Merz

Wenn ich Dich, lieber Mitbürger, frage, wo in Olten das nachstehend abgebildete «Denkmal» stehe und welche Bedeutung es habe, so wirst Du den Kopf schütteln. Tröste Dich, von hundert Oltnern, inbegriffen unsere Eisenbahner, werden über neunzig sagen: unbekannt!

Darum möchte ich die einstige Bedeutung dieses Steines in Erinnerung rufen. Da es zu Beginn des Eisenbahnbaues vor ziemlich genau hundert Jahren Olten als Zentrum des schweizerischen Eisenbahnnetzes dokumentierte, darf es für uns wohl als «Denkmal» angesprochen werden.



Wenn wir auf dem Berner Perron unseres Bahnhofes stehen, so sehen wir gegenüber dem früheren Restaurant Bahnhof, dem im Sommer 1955 abgebrochenen nachmaligen «Heimetli», den Stein in die Stützmauer der Tannwaldstraße eingelassen. In einem Kalkstein ist ein regelmäßiges Achteck ausgehauen, worin ein Schweizer Kreuz und darüber eine «Null» reliefartig hervortreten. Das war der Nullpunkt der Kilometrierung des gesamten damaligen schweizerischen Privatbahnnetzes. Aus alten Akten entnehmen wir darüber:

Die ersten Anregungen über die Errichtung von Eisenbahnen in der Schweiz gehen in die dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Mit Beschluß der Bundesversammlung vom 18. Dezember 1848 wurde der Bundesrat beauftragt, einen Plan über die Gestaltung des Bahnnetzes ausarbeiten zu lassen. 1850 lag bereits ein Gutachten des Engländers Stephenson und des Rats Herrn Geigy von Basel vor. Der königlich-württembergische Oberbaurat Karl Etzel erstattete 1852 dem «provisorischen Verwaltungsrath» der schweizerischen Centralbahn in Basel ein Gutachten. Darin wird Olten zum «Zentralbahnhof» des Netzes erklärt. Dieser sollte umfassen: ein Aufnahmegebäude mit zwei

Wartsälen, ein Restaurationslokal, Gepäck-, Post- und Telegraphenbüros, Instruktionszimmer, Zimmer für das Fahrpersonal zu ebener Erde und im ersten Stock die erforderlichen Beamtenwohnungen. Ferner eine bedeckte Einsteighalle auf Säulen ruhend, eine Lokomotivenremise, eine Wagenremise, Wasserstation, Güterschuppen mit Laderampe und zwei Weichenwärterhütten.

Basel, Bern, Luzern und Solothurn waren damals nur sogenannte Endbahnhöfe, die einfacher gebaut wurden als Olten, so besaßen sie nur Wartzimmer und nicht «Wartsäle».

Mit Schreiben vom 31. März 1855 gelangte der damalige Bundesrat Näff, Vorsteher des Bau- und Eisenbahndepartementes, an sämtliche schweizerischen Eisenbahnverwaltungen mit folgendem Vorschlag:

«Da in den nächsten Monaten wiederum einige Strecken der schweizerischen Eisenbahnen dem Verkehr übergeben werden, und in nicht ferner Zeit der Anschluß der verschiedenen Eisenbahnen und deren Betrieb in Aussicht steht, so glauben wir es an der Zeit, wenn auf eine Distanzeintheilung des schweizerischen Eisenbahnnetzes von einem Zentralpunkt aus Bedacht genommen würde.

Für einen solchen Zentralpunkt schiene uns vorzüglich Olten geeignet, welches beiläufig den Mittelpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes bildet.»

Im weitem wird der Vorschlag begründet, daß diese Maßnahme auch für die Postverwaltung wesentliche Erleichterung bringe, indem sie die Kontrolle und das Rechnungswesen vereinfache. Die Centralbahn war sofort einverstanden und stellte detaillierte Anträge über Einteilung und Gestaltung der Markiersteine. Vom gemeinsamen Zentralpunkt sollten die Strecken in Stunden à 16 000 Fuß und in $\frac{1}{16}$ Stunden à 1000 Fuß eingeteilt werden. Am Anfang und Ende jeder Stunde wird ein Stundenstein und am Ende jeder $\frac{1}{16}$ Stunde ein Nummernstein gesetzt. Die Stundensteine werden durchlaufend mit arabischen Ziffern, die Nummernsteine, mit jeder Stunde neu anfangend, mit römischen Ziffern I bis XV bezeichnet.

Die Nord-Ostbahn scheint gegen dieses System vorerst Einwendungen gemacht zu haben. Mit Schreiben vom 15. März 1856 berichtet das Post- und Baudepartement, daß «alle diese Verwaltungen ihre diesfällige Zustimmung erteilt haben, so daß zur Ausführung dieser Maßregel geschritten werden kann.»

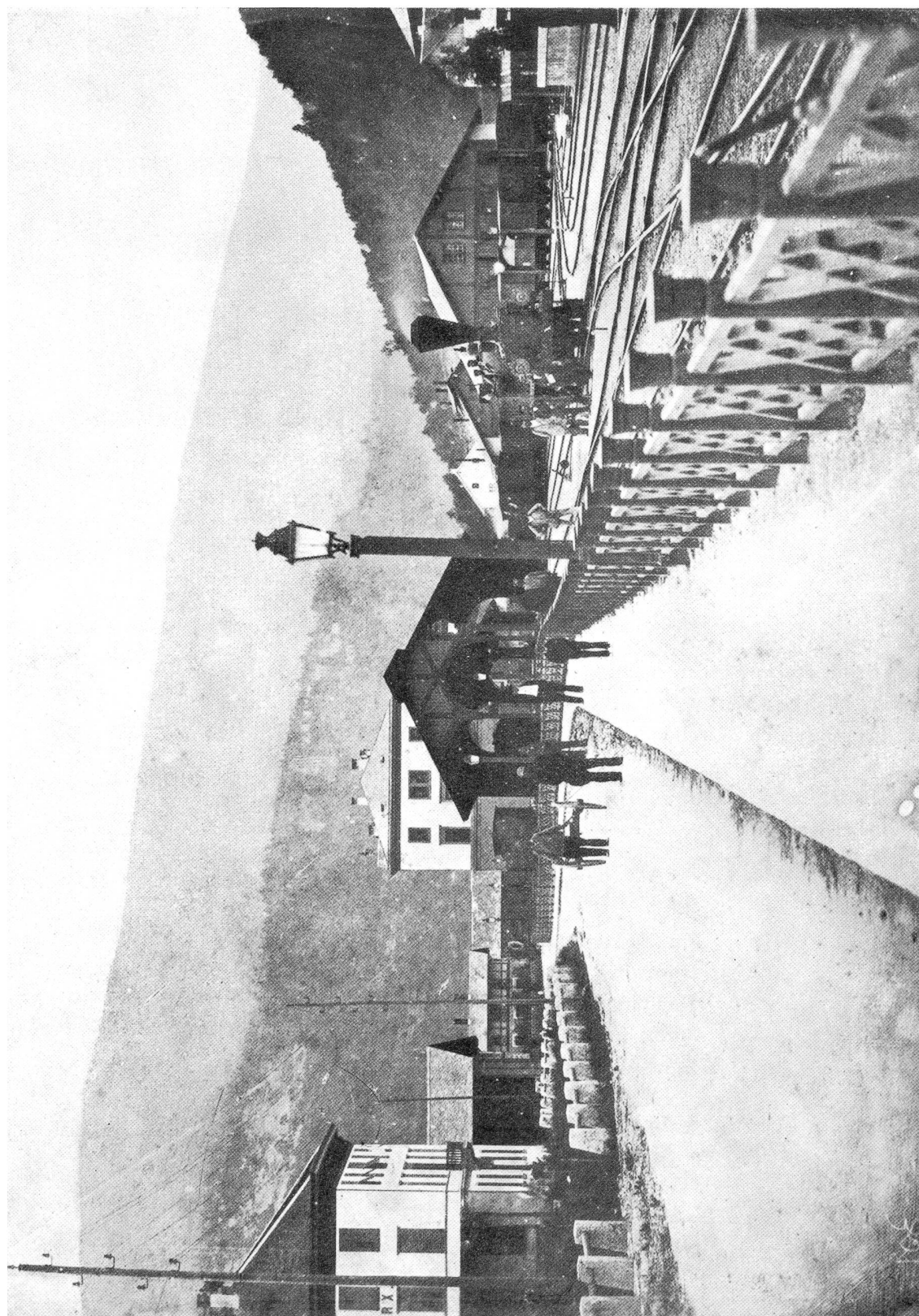
«Es wird daher vorerst die Zentralbahn von der Mitte des Bahnhofes in Olten aus die Einteilung in Stunden und in $\frac{1}{16}$ Stunden in den Richtungen nach Luzern, Aarau, Basel und Bern vornehmen.» Als Nullpunkt in der Mitte des Aufnahmegebäudes des Bahnhofes Olten wurde also der als schöne Steinhauerarbeit sich präsentierende Stein eingesetzt. Der erste Stock des Aufnahmegebäudes hat 13 gleich distanzierte Fenster. Genau gegenüber dem siebten Fenster in der Stützmauer an der Tannwaldstraße ist der Stein.

Mit der weiteren Ausdehnung des schweizerischen Bahnnetzes wurde die Kilometrierung von Olten aus unmöglich. Fortan wurden die Hauptstrecken für sich nach einem speziellen Plan gemessen. Damit kam auch der Null-Kilometerstein in Olten außer Kurs. Wann die Umstellung erfolgte, konnte leider nicht genau festgestellt werden.

Dieses «vergessene Denkmal» ist ein Zeugnis dafür, daß Olten der erste Zentralpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes war, es soll darum in Ehren gehalten werden.

* *

Der Verfasser dankt den Herren Eggermann, Direktionssekretär SBB, Luzern, und Fritz Fürst, Olten, für die freundlichen Angaben. Die Photos stellte Herr Walter Sinniger, Olten, zur Verfügung; auch ihm sei bestens gedankt.



Bahnhof Olten bei Betriebseröffnung 1856