Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 65 (2007)

Artikel: Jugenderinnerungen an den Bahnhof Olten
Autor: Niederhäusern, Fred von
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-659283

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Jugenderinnerungen an den Bahnhof Olten

Fred von Niederhäusern

1937 – Knaben auf Dreirädern erleben die Eisenbahn

Das Bahnareal wurde seinerzeit an der Ostflanke – beim heutigen Gleis 12 – durch eine Stützmauer abgegrenzt.[1] Von da, wo die Martin-Disteli-Strasse in die Tannwaldstrasse mündet, bot sich ein guter Überblick auf den Südkopf des Bahnhofs und die Perronhallen. Als Knaben im Alter von sechs und sieben Jahren haben wir dort ungezählte Stunden verbracht. Auf unsern Dreirädern sitzend, einen Fuss auf dem Pedal, die Arme auf der Lenkstange verschränkt, konnten wir gerade zwischen den Rohren des Geländers durchgucken. Was gab es da nicht alles zu sehen und zu hören! Mit dem alten Eisenbahnbetrieb verschwanden auch viele typische Geräusche, die jedoch erstaunlich gut in der Erinnerung haften. Mein Freund war ein Jahr älter als ich und wusste schon eine ganze Menge. Sein Grossvater war pensionierter Lokomotivführer. Der «Bapp», wie er in der Familie hiess, hatte im Keller eine kleine Werkstatt. Da spannte er ab und zu ein Stück Eisen in den Schraubstock, und wir durften daran herumfeilen. Der eher wortkarge, freundliche alte Mann hat uns viele Fragen beantwortet und so die Welt der Bahn erschliessen helfen. Mein Freund besass auch eine sinnvoll zusammengestellte Spielzeugeisenbahn «Märklin» Spur Null. Es gab einen Schnellzug mit Wagenbeleuchtung und einen Güterzug, dessen Wagen beim Güterschuppen mit einem Drehkran beladen werden konnten. Vom Stellwerk – einem richtigen Häuschen – aus liessen sich die Weichen elektrisch umlegen. Man konnte ein Lichtsignal auf «Grün» stellen und der Zug setzte sich in Bewegung. Mit rhythmischem Klopfen rollten die Räder über die zusammengesteckten Schienenstücke; bei der Fahrt über die Bogenbrücke aus Blech ertönte, hoch und hallend, das typische Geräusch eines Zuges auf einer Eisenbrücke. Es war eben alles wie richtig. Glanzstück der Anlage war eine fünfachsige Lokomotive mit grossen und kleinen Rädern, Schienenräumern und absenkbaren Bügeln (Stromabnehmern). So spielten wir nach, was wir am Bahnhof gesehen hatten.

Da sassen wir nun auf unseren Fahrrädern am Bahnhof und versuchten zu verstehen, wie das alles zusammenhing. Bald einmal begriffen wir wesentliche Vorgänge. Vor den Perrons standen in einer Reihe die Rangiersignale; waren die blauweissen Flügel in Kreuzstellung, hiess das «Rangieren verboten». Die Züge hatten freie Fahrt. Fuhren die Kreuze klappernd zusammen, war das Rangieren gestattet. Die kleinen

1947 – Dampfbetrieb am alten Hauenstein. Der Personenzug von Läufelfingen ist eben eingefahren.

Rangier-Lokis kamen von ihren Abstellgleisen und schoben die Wagen hin und her. Man konnte sehen, wie sich die Weichen bewegten und die Weichenlaternen sich drehten. Etwa auf der Höhe der alten Aarauerstrasse befand sich das Stellwerk, ein hoher, schmaler Bau mit Aussentreppe. Von da wurde der ganze Verkehr im Südkopf geleitet. Ich liess mich belehren: Signale und Weichen waren über Drahtzüge mit Kurbeln und Hebeln im Stellwerk verbunden. Das Umlegen der fast mannshohen Weichenhebel erforderte von den Stellwerkwärtern einen erheblichen Kraftaufwand. «Dasch den e Sauchrampf» sagte mein Freund. Meist guckte ein Wärter aus dem geöffneten Fenster und verständigte sich durch Pfeifsignale mit den Rangierarbeitern und Lokomotivführern. In kurzen Abständen ertönten vom Nordende des Basler Perrons (heute Gleis 7) die Signalglocken und kündigten einen Zug an. Da wir beide in der Felsenstrasse wohnten, konnte man bei Westwind das Läuten besonders gut hören. «S gid ander Wätter» sagten die Leute und schlossen die Fenster.

Wir konnten auch schon die elektrischen Lokomotiven voneinander unterscheiden. Da gab es «A-Maschinen», die hundert Stundenkilometer schnell fahren konnten. Die «Brown-Boveris», wie mein Freund sie nannte, hatten elegante kleine Vorbauten, auf der einen Seite waren die Räder verschalt.[2] Beim Anfahren machten sie ein tiefes, knurrendes Geräusch, das mit zunehmender Geschwindigkeit höher wurde und so typisch war, dass man es beim blossen Hinhören erkannte. Dagegen sahen die «B-Maschinen», die alten Gotthard-Lokis», die «nur 75» machten, mit ihren viereckigen Kasten und Triebstangen doch eher alt aus. Auch die noch selten anzutreffenden «C-Maschinen» vor Güterzügen, die später legendären Krokodile, konnte man an ihrem charakteristischen Fahrgeräusch erkennen. Da die Lokomotiven der in südlicher Richtung fahrenden Züge direkt vor unserer Nase hielten, blieb uns genügend Zeit, die Details zu studieren.

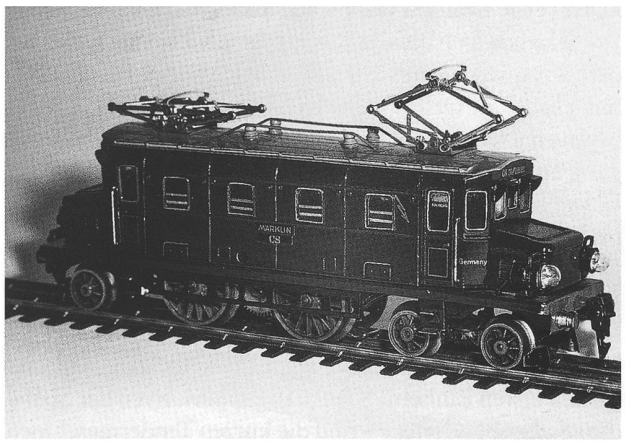
Am besten gefielen uns die Schnellzüge, weil sie vierachsige Wagen mit «Handorgeln» (Faltenbälge) hatten. Kaum war ein Zug mit kreischenden Bremsen zum Stillstand gekommen, begann in der Lokomotive der Kompressor zu tuckern; war die Bremsluft aufgefüllt, schaltete er sich mit einem Seufzer aus. Diese Geräusche konnten wir natürlich alle nachahmen. Der Perron belebte sich. Den Wagen entlang eilte ein spindeldürrer Mann in grauer Uniform und einer riesigen Hornbrille. Er zog ein schmales, hohes Wägelchen und rief mit schnarrender Stimme: «Cigars – Cigarettes – Journaux – Zeitungen.» Ein Beamter in schwarzer Uniform drückte mit einem langen Hammer an die Bremsklötze. «Der kontrolliert die Bremsen.» Mein Freund, in dieser Hinsicht seinem Grossvater ähnlich, redete wenig, aber was er sagte, stimmte. Manchmal kam der Lokomotivführer oder sein Gehilfe aus der Maschine und legte den Handrücken an die Radnaben. «Heissläufer» (heissgelaufene Lager) können gelegentlich vorkommen. Lautsprecher gab es noch keine, die Ansagen wurden von den Kondukteuren, wir nannten sie «Kondis», gerufen: «Schnellzug mit Zuschlag nach Zofingen – Sursee – Luzern!» Der wohl wichtigste Mann im ganzen Geschehen war der Souschef; er trug eine rote Mütze und konnte den Zug abfahren lassen. Dann wurden die Wagentüren mit lautem Knall zugeschlagen. Ein scharfer Pfiff ertönte, und auf dem Bremsprobesignal erschien der Abfahrbefehl: diagonal weiss/grün. Die Lokomotive zog an; man sah, wie sich die Kupplungen streckten. Langsam fuhr der Zug aus der Halle; wie zögernd klopften die Räder auf den Schienenstössen. Manchmal sprang der «Kondi» auf das letzte Trittbrett des letzten Wagens des schon fahrenden Zuges. Lange hielt sich bei uns das Gerücht, der Mann müsse aufspringen. Schon hatte der Zeitungsmann sein Wägelchen geschultert und eilte die Treppe zur Personenunterführung hinab. Nun mussten die Anzeigetafeln, die an kleinen Gegengewichten liefen, heruntergeholt und die Zuglaufschilder für die nächste Abfahrt eingeschoben werden.

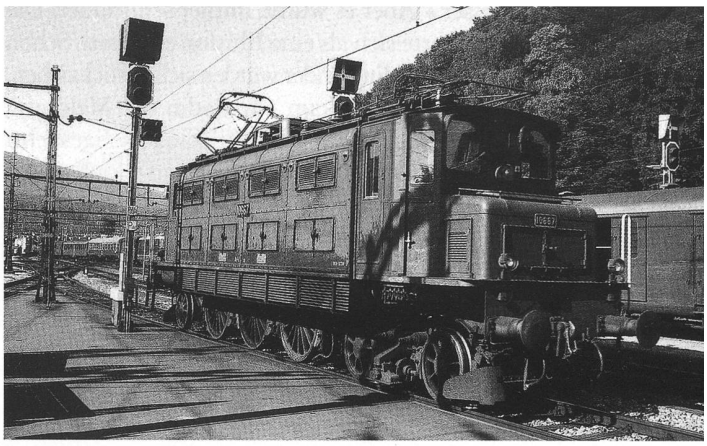
Die Personenzüge – «Bummler» genannt – interessierten uns weniger. Die hatten ja «nur» alte zwei- und dreiachsige Wagen, zum Teil noch mit offenen Einstiegen. Gezogen wurden sie von den schon erwähnten «Gotthard-Lokis» oder den ruckweise anfahrenden «Oerlikonern», unförmigen Kästen mit grossen Rädern und Triebstangen. Wir waren eben für das Moderne.

Oft wurden an diese Bummler zweiachsige, kurze gedeckte Güterwagen an- oder abgehängt. Oben beim Stellwerk nahm die zwei bis drei Wagen stossende Rangier-Lokomotive, wegen ihrer eigenartigen Form «Glätteisen» genannt, einen kurzen Anlauf und bremste dann scharf. Man konnte das «tzg, tzg, tzg,» des rasch arbeitenden Stufenschalters hören. Der vorderste, zuvor abgekuppelte Wagen rollte nun von selbst. Im Bremserhäuschen oder auf der offenen Plattform stand mit wehender, hellblauer Bluse der Bremser und drehte an seinem Hebel. Er musste den Wagen sanft an die Puffer des stehenden Zuges laufen lassen. Gelang das nicht, mussten Bremser und Rangierarbeiter mit Stossen nachhelfen. Es gab da wahre Artisten, die so fein anfuhren, dass die Puffer kaum zurückfederten. Der Rangierer schlüpfte zwischen die Wagen. Klirrend fiel die Kupplung auf den Haken. Mit einigen Umdrehungen der Kupplungsschraube wurde die Spannung eingestellt; nicht zu lose und nicht zu fest; die Kupplung musste leicht durchhängen. Dann wurden die Bremsschläuche miteinander verbunden. Alles präzise Handarbeit und das nicht nur bei schönem Wetter.

Der Rangierdienst wurde gelegentlich auch von Dampflokomotiven besorgt. Konnte man sich etwas Altmodischeres vorstellen? Die kleinen, dreiachsigen Tendermaschinen, die heute aus unerfindlichen Gründen «Tigerli» genannt werden, beachteten wir kaum. Auch von den Dampfzügen der alten Hauensteinlinie sahen wir wenig, da sie auf der westlich des Bahnhofgebäudes gelegenen Gleisgruppe B, vom Personal kurz «Gäu» geheissen, verkehrten. Erstaunlicherweise überkam mich das Interesse an Dampflokomotiven erst in den Sechzigerjahren, als sie schon am Verschwinden waren.

Besonders angetan hatten es uns die langen internationalen Gotthardschnellzüge. Da waren die neuen, eleganten Ab-





Oben links: Bei den Elektro-Lokomotiven liess sich Märklin oft von Schweizer Vorbildern inspirieren. Das um eine Triebachse verkürzte Modell entspricht einer Ae 3/6 I.
Oben rechts: Ae 3/6 I 110 10667 – Rahmenlokomotive der zweiten Generation mit Einzelachsantrieb, erbaut in den Zwanzigerjahren. Gerade erkennbar unter der Betriebsnummer ist der kleine Schriftzug, welcher auf eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h und auf eine um 5 km/h erhöhte Kurvengeschwindigkeit hinweist, was für die Führung von Leichtschnellzügen erforderlich war. Aufnahme nach 1970; das Nordende des Basler Perrons bietet noch das altvertraute Bild.

teilwagen der SBB, wir nannten sie «Gängliwagen», mit glatten Seitenwänden und hohen weissen Dächern (1934 eingeführte schwere Stahlwagen Typ ABC4ü RIC). In der ersten Klasse gab es dunkelrote Polster mit weissen Kopftüchern. Die italienischen Wagen waren mattbraun verwaschen. Aus den Dächern der braunroten deutschen Mitropa-Speisewagen[3] quoll Rauch, denn die Kochherde wurden mit Kohlen gefeuert. In den winzigen Küchen hantierten die Köche, die hohe weisse Mützen trugen. Ab und zu steckten sie die Köpfe aus den Fenstern und winkten den Leuten zu. Gepäckträger schleppten grosse Koffer mit bunten Etiketten; wer viele Etiketten hatte, war eben viel gereist. Ein Begriff im Bahnhof Olten war der legendäre «Dienstmann Gysin»[4] mit seiner Schildmütze, für meine Mutter gab es keinen andern. Fuhr der Zug langsam aus der Halle, begannen sich die Dachlüfter auf den deutschen Wagen im aufkommenden Fahrtwind zu drehen. Wir lasen die Zuglaufschilder: Hamburg/Altona – Hannover – Frankfurt – Basel – Luzern – Lugano – Milano – Genova – Roma. Ja, der Gotthardschnellzug war die grosse weite Welt.

1939/40: Im Schatten des Krieges

Vom Beginn des Weltkriegs und dem Winter 1939/40 sind nur verschwommene Erinnerungen geblieben. Nach dem Untergang Polens war alles seltsam unwirklich geworden; schon war in Frankreich ein Name erfunden: «Drôle de guerre». Natürlich verstanden wir Zweitklässler die inneren Zusammenhänge nicht und plapperten einfach nach, was wir aufschnappten. Man bewunderte den tapferen Widerstand der Finnen gegen die Russen im Winterkrieg, der im November ausgebrochen war. Auf dem Globus verfolgte man gespannt das Schicksal des Panzerschiffs Graf Spree,[5] das nach langer Verfolgungsjagd von den Engländern im «Gefecht am Rio de la Plata» schwer beschädigt wurde und sich dann am 17. Dezember vor dem Hafen von Montevideo selbst versenkte. Man setzte grosse Hoffnungen in die französische Armee. Die Diskussionen der Erwachsenen drehten sich oft um die Maginot-Linie, von der es Zeichnungen in der «Schweizer Illustrierten Zeitung» gab. Oben waren die Panzertürme mit den versenkbaren Kanonen, und unten sassen die Mannschaften beim Essen; es war beruhigend, das zu sehen. Gelegentlich fiel der Name Churchill. Am 10. Mai 1940 begann der Westfeldzug, und gleichentags fand die zweite Generalmobilmachung statt. Belgien und Holland wurden überrannt; die Innenstadt von Rotterdam war durch einen schweren Luftangriff zerstört. Ein neuer Begriff tauchte auf: «Sturzkampfbomber»; das Wort hatte etwas unmittelbar Bedrohliches.[6] Während man fassungslos den sich nun anbahnenden Zusammenbruch Frankreichs verfolgte, kam dumpfe Angst auf. Wie flackernde Irrlichter machten Notfallszenarien die Runde. Sollte man nicht doch zu Verwandten ins Oberland ziehen?

Der Luftkrieg, das musste inzwischen jedermann klar sein, entsprach in keiner Weise den Vorstellungen, wie sie 1936 die Luftschutz-Ausstellung im Konzertsaal geweckt hatte. Mein Vater hatte mich als fünfjährigen Knirps dahin mitgenommen, und ich hatte mir die Zeichnungen im Katalog genau angesehen. Es gab immer zwei Beispiele. Falsch: «Stehenbleiben und Flieger betrachten». Richtig: «Sofort den Schutzraum aufsuchen!» Mit Schaufel und Besen, einem Wassereimer und einem Sandsack im entrümpelten Estrich würde man nicht über die Runden kommen. Ebenso wenig konnten die vier wassergekühlten, schweren Maschinengewehre, je zwei beim «Känzeli» auf dem Hardkopf und auf dem «Dickenbänli» – damalige Fliegerabwehr der Stadt Olten[7] – gegen eine Kette heulend abkippender Stukas ausrichten. Es war eine fixe Idee von mir, die Deutschen würden als Erstes den Bahnhof bombardieren und damit den Eisenbahnknotenpunkt Olten ausschalten.

Zuhause wurde wenig über den Krieg gesprochen. Einmal sagte mein Vater: «Jetzt kommt der General Weygand; es

wird alles besser.» Aber es wurde immer schlimmer. Die Maginot-Linie hatte sich als eine Illusion erwiesen. Schon redete man davon, die Engländer würden sich zurückziehen. Am Abend des 16. Juni kam am Radio die Meldung, Frankreich hätte um einen Waffenstillstand nachgesucht. Das Gesicht meines Vaters erstarrte, er stand vom Esstisch auf. Als müsse er sich irgendwo festhalten, stemmte er beide Hände auf den Fenstersims. Niemand sprach ein Wort; jetzt schien alles verloren.

Gegen Ende Juni waren französische und polnische Truppen auf Schweizergebiet übergetreten. Sie wurden interniert und in das Landesinnere verbracht. Eine Szene ist mir mit aller Deutlichkeit in Erinnerung geblieben. Ein Truppentransportzug hielt am Luzerner-Perron (heute Gleis 12). Die Schiebetüren der gedeckten Güterwagen – K3 – standen offen. Man sah Soldaten und Pferde. Der Uniform nach waren es Franzosen, einige davon Spahis. Sie machten einen verwahrlosten Eindruck. Die Waffen hatte man ihnen abgenommen. Der Wagenboden war mit Stroh bedeckt, irgendwo lag ein Helm. Die Männer hatten ausdruckslose Gesichter, die meisten rauchten Zigaretten. Ich weiss noch, wie ich dachte: Soldaten einer geschlagenen Armee, Soldaten, die einen Krieg verloren hatten. Was mochte in ihnen vorgehen? Waren sie wütend oder traurig, oder ganz einfach erleichtert, mit dem Leben davon gekommen zu sein? Sie gingen einem ungewissen Schicksal entgegen.

Seit Italien an der Seite Deutschlands in den Krieg eingetreten war, begann der Transitverkehr auf den Nord-Süd-Achsen massiv anzusteigen. Schier endlos lange Güterzüge, alles braune, zweiachsige Hochbordwagen der Deutschen Reichsbahn mit Kohle aus Schlesien rollten Tag und Nacht durch den Bahnhof. Meistens wurden sie geschleppt von den älteren Krokodilen der Serie Ce 6/8 II mit dem typischen «Njam-njam»-Geräusch. Schon bald munkelte man, unter der Kohle seien auch Waffen versteckt.

Im November begann die Verdunklung. Der Bahnhof bot nun ein gespenstisches Bild. Nur die Signale waren beleuchtet, rot/grün für die Strecke und blau für die Rangierkreuze. Am Boden glommen wie Glühwürmchen die kleinen weissen Striche der Weichenlaternen. Die Züge fuhren abgedunkelt; man sah nur die blauen Lok-Lampen und das rote Schlusslicht. Ab und zu sprühten Funken von den Stromabnehmern. Auf den Perrons huschten schwache blaue Punkte umher; es war die Zeit der Taschenlampen mit den blauen Scheiben und den aufklappbaren Blenden. Oft genug heulten die Sirenen. Die Nacht des Krieges hatte sich über Europa gesenkt, man konnte nur hoffen, das Licht werde eines Tages zurückkommen.

1947 – Nachkriegszeit

Zur Konfirmation erhielt ich einen älteren Fotoapparat geschenkt, im Foto-Geschäft Rubin an der Ringstrasse gekauft. «Fotografieren ist im Grunde genommen einfach» sagte Herr Rubin, und wir traten auf die kleine Treppe vor der Ladentüre. Er liess mich die Fassade des Bürohauses Häusler-Zepf anvisieren und scharf einstellen, dann erklärte er die Relation von Blende und Verschlusszeit: «Eine 1/100 Sekunde bei Blende 5,6 ergibt gleich viel Licht auf dem Film wie 1/50 mit Blende 8. Mit kleiner Blendenöffnung haben Sie mehr Tiefenschärfe, aber dann darf sich nichts bewegen. Nehmen Sie Kodak Plus X.» Damit war der Lehrgang abgeschlossen.

Es war naheliegend, das Ganze einmal am Bahnhof auszuprobieren. An den Anlagen hatte sich während der Kriegsjahre wenig verändert. Beim Rollmaterial bot sich ein vielfältiges Bild. Man konnte im Verlauf einer guten Stunde fast alle Lokomotiv-Typen vorbeifahren sehen. Auf der alten Hauensteinlinie war immer noch Dampfbetrieb. Die eleganten ersten Einheits-Schnellzuglokomotiven der SBB – die «Siebenhunderter» – und die kurzen Tendermaschinen Eb 3/5, wegen ihres hochaufragenden Kohlekastens «Habersack» genannt, verdienten sich vor kurzen Zügen ihr Gnadenbrot.[8] Geschäftig rangierten die «Tigerli». Die «Gotthard-Lokis» Be 4/6, die älteste Serie der SBB-Lokomotiven, hatte man von der Bergstrecke abgezogen und in den leichteren Personen- und Güterzugdienst auf den Flachstrecken des Mittellandes versetzt. Die in den Zwanzigerjahren in zwei verschiedenen Versionen gebauten C-

1: Mit der Be 4/6 12317 entstand 1947 durch Zufall eine historische Aufnahme: Die «Gotthard-Loki» in der Ursprungsausführung mit Fronttüre. Die Rangiersignale in Position «Rangieren gestattet», links davon ein für den Dampfbetrieb noch benötigter Wasserkran und im Hintergrund der alte Wasserturm im Depot.

2: Güterzuglokomotive Ce 6/8 III, ein Krokodil der zweiten Serie, erkennbar am Winterthurer Schrägstangenantrieb, in der westlich vom Bahnhofgebäude gelegenen Gleisgruppe «B». Der Lokomotivführer tritt gerade seinen Dienst an. Wetten, dass er über dem Gilet eine Taschenuhr mit Kette trägt? Aufnahme 1947.

3: E 3/3 8498 rangiert in der Gleisgruppe B. Der Anschein der Gemütlichkeit trügt; Dampfbetrieb war immer eine mühevolle Angelegenheit. Aufnahme 1947.

4: Bei den als Nachfolge der «Glätteisen» ab 1944 gebauten Rangierlokomotiven Ee 3/3 I wurde die Führerkabine zwecks besserer Sicht nach beiden Seiten in der Mitte angeordnet.
Ee 3/3 I 16396 mit wirbelnden Triebstangen auf Gleis 8; die Rangierer scheinen die Fahrt zu geniessen.

5: Ein «Habersack» hat überlebt! Die historische Eb 3/5 5819 aufgenommen 1978 im Depot Olten. Von Zürcher Spezialisten makellos aufgearbeitet, sollte sie einspringen, falls bei den Jubiläumsfahrten auf der alten Hauensteinlinie eine Maschine ausfiel. Die Lok-Lampen wurden wohlweislich in Sicherheit gebracht.

6: Die ausgesprochen modern wirkenden, mit ihrem hellgrünen Anstrich den Leichtstahlwagen angepassten Re 4/4-Lokomotiven trugen 1947 noch dreistellige Nummern. Zum ersten Baulos gehörend, weist die No 407 eine Stirnwandtüre und einen Seitengang auf. Im Hintergrund die Signalglocken auf dem Basler Perron.

7: Meine allererste Aufnahme! Die Gasturbinen-Lokomotive Am 4/6 1101 1947 im Plandienst vor einem Schnellzug Basel–Bern.

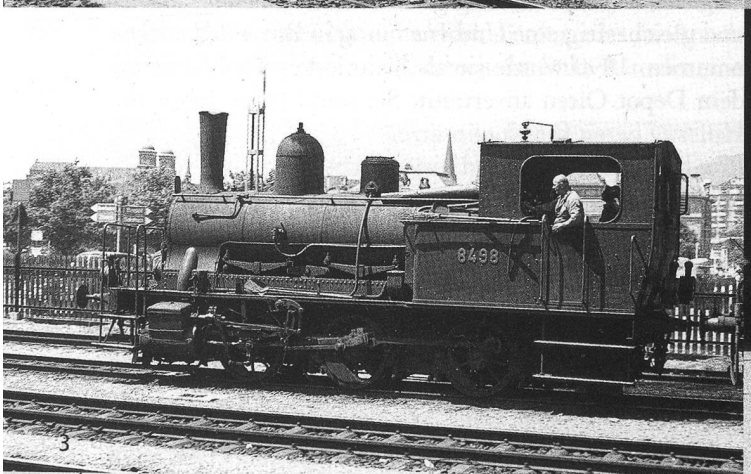
8: Weil Dampflokomotiven im Tunnel nicht qualmen dürfen, leistet die historische Ae 3/6 I 10435 einem Eurovapor-Dampf-Sonderzug Vorspanndienst durch den alten Hauensteintunnel. Fotohalt in Läufelfingen 2000.

1

5

2

6


3

7

4

8

Maschinen – «Krokodile» genannt – schleppten mit ihrem typischen «Njam-njam»-Geräusch die schweren Güterzüge. Auf der Nord-Süd-Achse war noch vorwiegend älteres Wagenmaterial im Einsatz. Auf der Ost-West-Achse hingegen traten immer mehr Leichtschnellzüge in Erscheinung. Sie waren aus den ab 1936 auf der Strecke Zürich–Bern–Genf eingesetzten Städteschnellzügen hervorgegangen. Manche Oltner mögen die ohne Halt durchlaufenden Züge mit zwiespältigen Gefühlen zur Kenntnis genommen haben; aber der Fernverkehr musste attraktiver und schneller werden, wenn man der wachsenden Konkurrenz des Automobils begegnen wollte. Im Gegensatz zu den hervorragend gelungenen Leichtstahlwagen hatten sich die speziell entwickelten Gepäck-Schnelltriebwagen RFe 4/4 nicht bewährt; sie erwiesen sich als zu schwach und waren bald wieder verschwunden. Also mussten erneut die alten Ae 3/6 I als Zugpferde in die Lücke springen. 1946 erschienen dann die mit Spannung erwarteten neuen Leicht-Lokomotiven Re 4/4. Mit den laufachslosen Drehgestell-Lokomotiven hatte eine neue, von der BLS begründete Ära im Triebfahrzeugbau begonnen. Fortschritte in Schweisstechnik und Transformatorenbau ermöglichten eine erhebliche Gewichtsreduktion, somit konnte bei den mit R bezeichneten Lokomotiven die Kurvengeschwindigkeit um 10 km/h erhöht und die Höchstgeschwindigkeit auf 125 km/h festgelegt werden. Erfreulicherweise gab es nun mit den SBB-Fibeln des Orell Füssli Verlages preiswerte Publikationen, die auch für Laien verständliche Grundkenntnisse vermittelten. Die Re 4/4 setzten auch akustisch neue Akzente. Beim Schalten der Fahrstufen erzeugten die mit Druckluft betätigten Schützen der «Hüpfer-Steuerung» knallende Geräusche. Die gefälligen Zugskompositionen mit den roten Speisewagen fanden beim Publikum rasch grossen Anklang, trugen jedoch vorerst im Fahrplan noch den Vermerk «Leichtschnellzug – Platzzahl beschränkt – wartet keine Anschlüsse ab.»

Ein Ereignis der besonderen Art war jeweils die Ankunft der Gasturbinen-Lokomotive, die am Spätnachmittag einen Schnellzug von Basel nach Bern führte. Darunter konnte ich mir zunächst überhaupt nichts vorstellen. Ein ehemaliger Schulfreund, der leider verstorbene Max Engler, absolvierte damals gerade ein Praktikum bei Brown-Boveri in Baden. Voller Stolz erklärte er mir die technischen Details der in «seiner» Firma entwickelten Maschine: In einer Brennkammer verbrannte ein Gemisch aus komprimierter Luft und Rohöl, die so entstandenen, hochgespannten Gase trieben die Schaufeln der Turbine, das Verdichten der Luft besorgte ein Kompressor, welcher etwa ¾ der entwickelten Leistung beanspruchte. Mit der Turbinenanlage war ein Gleichstromgenerator gekoppelt, welcher die Fahrmotoren und die Hilfsbetriebe speiste. Max zeigte auf die vor Hitze flimmernde Luft über dem Dach der Lokomotive: «Die Turbinenschaufeln müssen Gastemperaturen von über 600 Grad aushalten, das ist das Problem.» Beim Anfahren steigerte sich das pfeifende Leerlaufgeräusch der Turbine zu schrillem Lärm und der träge beschleunigte Zug rollte aus der Halle. Der Gasturbinenantrieb erwies sich als wenig geeignet für schweizerische Strecken- und Betriebsverhältnisse, die Lokomotive Am 4/6 blieb ein Einzelstück. Sie wurde 1954 nach einem Maschinenschaden auf elektrischen Betrieb umgebaut.

Epilog

Die alten Formsignale und das Stellwerk V sind längst verschwunden. 1965 ging der Dampfbetrieb bei den SBB zu Ende, und man begann mit der Ausmusterung der ersten Generation elektrischer Lokomotiven mit Stangenantrieb. Nach über sechzig Dienstjahren war 1996 mit der bewährten Ae 4/7-Serie auch die zweite Lokomotiv-Generation verschwunden. Immer seltener wurden die Oldtimer, welche ich an meinem bevorzugten Standort, dem Nordende des Basler Perrons – heute Gleis 7 – vor die Linse bekam.

Ein schöner Brauch hat sich inzwischen bewährt; die SBB entschlossen sich, je eine der alten Lokomotiven zu erhalten und den Depots in Patenschaft zu geben. Dort wurden sie «dem Ursprungszustand angenähert» und für Sonderfahrten betriebsbereit abgestellt. Im Depot Olten stehen gleich zwei solcher Patenkinder. Die in den Zwanzigerjahren erbaute «Oerlikon» Schnellzuglokomotive Ae 3/6 II 10 435, von der einst über zwanzig Maschinen in Olten stationiert waren. Wegen ihres ruckartigen Anfahrens nannte man sie «Gumpesel». Ferner die 1939 an der Landesausstellung präsentierte erste diesel-elektrische Lokomotive der Schweiz, Am 4/4 1001. 1963/64 wurde zur Erreichung einer höheren Zugkraft die Übersetzung geändert (vmax neu 75 km/h) und gleichzeitig eine Umbenennung in Bm 4/4 II vorgenommen. 1990 wurde sie als historisches Triebfahrzeug dem Depot Olten anvertraut. Sie stand lange Jahre am Hilfszug bereit für Noteinsätze.

Eine bunte Vielfalt in- und ausländischer Fahrzeuge vermitteln heute im Bahnhof Olten ein lebendiges Bild moderner Eisenbahnen. Es sind nicht zuletzt die unter Denkmalschutz stehenden, kürzlich renovierten Perronhallen, welche hiezu die passende Atmosphäre schaffen.

[1] Der Autor bittet allfällige Leser folgender Zeilen um Nachsicht. Zum Einen weil ganz nach der Erinnerung geschrieben wurde, so wie ich in jungen Jahren die Eisenbahn erlebte. Es wäre ebenso einfach wie fehl am Platz, im Nachhinein technische Details einzufügen, zu deren Verständnis damals jede Voraussetzung fehlte. Hingegen wurden die Fakten von Reto Danuser auf ihre Richtigkeit überprüft, und es zeigte sich, dass kaum Korrekturen nötig waren. Untrennbar von den Erinnerungen aus den Jahren 1939 und 1940 sind die Eindrücke des Krieges, die sich offenbar tief einprägten. Zum Andern, weil vielleicht wieder einmal die Leidenschaft für Lokomotivgeschichte durchbrach, aber Lokomotiven – derzeit alte und neue – standen immer mehr im Mittelpunkt der Beziehung zu Bahnen. Wie dem auch sei, geben wir also «grünes Licht» im Bahnhof Olten!

[2] Gemeint ist der von Brown-Boveri entwickelte Einzelachsantrieb.

[3] Die Mitropa-AG – Mitteleuropäische Schlaf- & Speisewagengesellschaft wurde 1916 in Deutschland als Konkurrenz zur CIWL – Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express europeens gegründet.

[4] Gysin, Hans: Hallo, Dienstmann!, Verlag Otto Walter AG, Olten, 1941.

[5] Panzerschiff «Admiral Graf Spee», Stapellauf 1936, drittes von der Deutschen Kriegsmarine unter Umgehung der Tonnagebeschränkungen des Versailler-Vertrages entwickelten Schiffs für den Kaperkrieg. Das Prinzip «Stärker als der Schnellere – schneller als der Stärkere» bewährte sich nicht.

[6] Sturzkampfbomber Ju 87, genannt «Stuka». Die aus den USA übernommene Technik des Bombenwurfs aus dem Sturzflug bewährte sich im Polenfeldzug und in der Schlacht um Frankreich. Wenige Wochen später mussten die Stukas wegen untragbarer Verluste aus der Schlacht um England zurückgezogen werden.

[7] Gemäss dem «Bericht des Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen über den Aktivdienst 1939–1945» wurden erst im Juni 1940 Fliegerabwehrgeschütze in Olten installiert.

[8] Vgl. hiezu «Der Dampfbetrieb am alten Hauenstein», Fred von Niederhäusern, Oltner Neujahrsblätter 2000.