

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (1998)
Heft:	1
Artikel:	Olten : vom Untertanenstädtchen zum stolzen Eisenbahnknoten
Autor:	Hartz, Nikolaus
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-957087

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: 24.01.2026

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

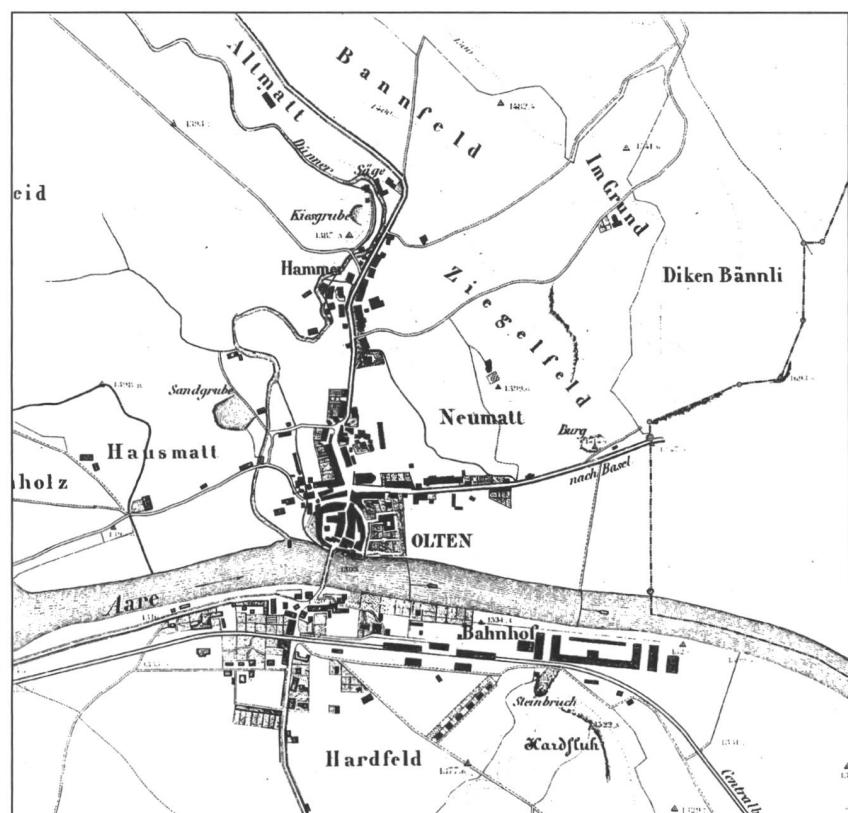
Olten: vom Untertanenstädtchen zum stolzen Eisenbahnknoten

► Nikolaus Hartz

Während der Alten Ordnung darbte das kleine Landstädtchen Olten unter Solothurn, der herrschaftlichen Ambassadorenstadt. Kein Wunder, dass sich die Oltener für die Französische Revolution begeisterten. Massgebliche Oltener „Radikale“ verhalfen der Neuen Ordnung nicht nur in ihrem Kanton, sondern auch auf Bundesebene zum Durchbruch. Vom jungen Bundesstaat zum Eisenbahnknotenpunkt bestimmt, wurde Olten seit 1850 zu einer der dynamischsten Städte der Schweiz. Die Neue Ordnung ermöglichte die Niederlassung von Ausserkantonalen und von Ausländern, die politische und religiöse Gleichstellung von alten Burgern und Neuzügern, die Gründung neuer Industrien und in deren Folge das schroffe Nebeneinander von rauschendem Reichtum und schreiendem Elend. Wirtschaftliche Dynamik und das Bedürfnis nach Stabilität in Form eines eigenen Heims führten zu einer grossflächigen Bautätigkeit. Dies löste erstmals eine städtebauliche Planung aus, die sich an neuen Visionen, einerseits der Grossstadt, andererseits der Gartenstadt orientierten.

Ein günstiger Standort, aber schlecht genutzt
Schon die römische Heerstrasse von Aventicum nach Vindonissa führte bei Olten über die Aare; diejenige nach Augusta Raurica querte den Jura gerade nördlich dieser Stadt. Seiner strategischen Bedeutung wegen wurde Olten im Altertum von den Römern durch ein kleines Castrum befestigt, im Hochmittelalter von seinen Landgrafen durch eine Stadtanlage aufgewertet und im Spätmittelalter von den Baslern mit dem Stadtrecht geehrt.

Wegen unglücklicher Umstände, so mehrerer Stadtbrände, konnte sich Olten aber nicht zur freien Reichsstadt entwickeln, sondern wurde von Solothurn anektiert. Im 17. Jahrhundert büsstet Olten, wie Biel, seine Unterstützung aufständischer Bauern mit dem Verlust des Stadtrechts. Diese Abstufung wirkte sich in der alten, aristokratischen Ordnung verheerend aus. Das strenge Regime der „Gnädigen Herren“ zu Solothurn verhinderte eine eigenständige Entwicklung; die straffe Hierarchie der Zünfte behinderte ein freies Unternehmertum; die Konkurrenz zwischen den



vielen, sich oftmals aus religiösen Gründen befehdenden Kleinstädte des Mittellandes schmälerte die wirtschaftliche Prosperität und die vielen Zölle und Abgaben vertrieben den einträchtlichen Warentransport von der Aare auf die Berner Landstrasse, die Olten umging.

Die Stadt der Patrioten und Radikalen ...

Kein Wunder, dass sich die Oltener von einer Neuen Ordnung viel erhofften. In Olten trafen sich die Schweizerischen Patrioten, die den Einmarsch der revolutionären Franzosen begrüssten. In der Helvetik wurde Olten zu einer liberalen Gemeinde. Aber selbst ein Aufstand der Oltener konnte nicht verhindern, dass nach Abzug der Franzosen die alte Ordnung zunächst restauriert wurde. Als es aber 1830 in der Solothurner Landschaft gärtete, riefen die Oltener die Souveränität der Landschaft über die Ambassadorenstadt und somit die Neue Ordnung aus. Die radikalen Oltener beschränkten sich aber nicht nur auf die Neuordnung ihres Kantons; sie waren auch massgeblich an der Gestaltung des Schweizerischen Bundesstaates beteiligt.

Abbildung 1: Pfändler-Plan von 1868/69
Die Altstadt bildet die einzige geschlossene Bebauung, die von Zeilen entlang der Landstrassen nach Aarau, Basel und Solothurn ergänzt wird. Der Bahnhof und die Zentralwerkstätten liegen abseits des alten Kerns, von diesem durch Aare und Obstgärten getrennt. Neben ein paar Fähren spannt sich nur die alte Holzbrücke über den Fluss. In den unüberbauten Wiesen, welche die Stadt allseits einfassen, sind mitten im Feld südlich des Bahnhof die ersten beiden Arbeitersiedlungen entstanden.

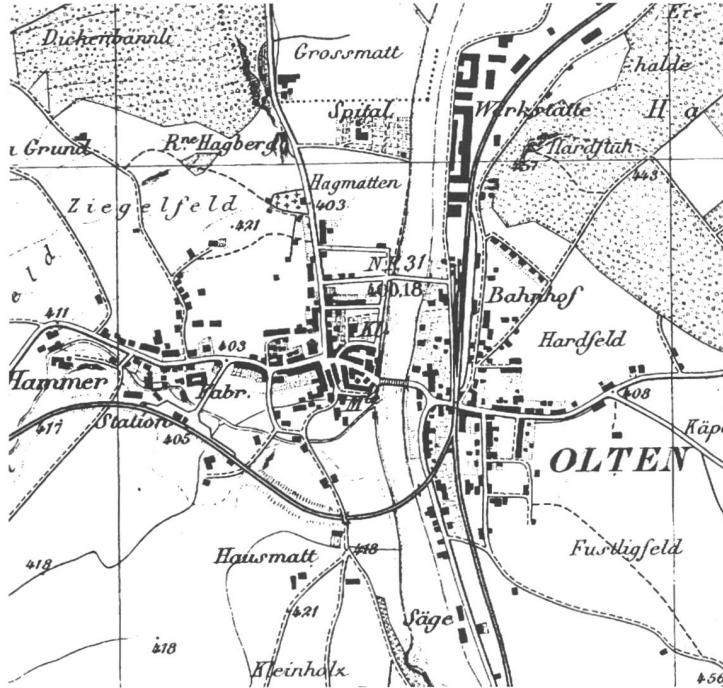


Abbildung 2: Siegfriedkarte, Zweitausgabe von 1897

Man erkennt die Umfahrung der Gäubahn südlich der Stadt und deren Einmündung zwischen Aufnahmegebäude und Aare. Von der neuen Brücke über die Aare führt ein Boulevard in mehreren Abschnitten viertelkreisförmig zum zweiten Stadtbahnhof. Nördlich und östlich der zentralen Stadtteile sind entlang gerader Stichstrassen die ersten Reihenhäuser entstanden.

Abbildung 3: Siegfriedkarte, Ausgabe 1914

Olten ist eine Gartenstadt geworden. Links und rechts der Aare erstrecken sich ausgedehnte Wohnquartiere an den leicht geneigten Hängen. Die regelmässige Struktur dieser neuen Quartiere hebt sich deutlich von der gewundenen Struktur der älteren Stadtteile ab. Nicht mehr eine, sondern vier Brücken verbinden die zwei Flussufer.



ligt. Olten stellte mit Josef Munzinger den ersten Bundespräsidenten, mit Johann Trog den ersten Direktor der Centralbahnen sowie mit Johann Hammer und Jaques Schmid in den folgenden Jahrzehnten zwei weitere Bundesräte.

... wird zum Eisenbahnknotenpunkt bestimmt
1850 bestimmte die erst zwei Jahre alte Bundesversammlung, dass sich die zwei Hauptstrände des schweizerischen Eisenbahnnetzes in Olten kreuzen sollten. Schon 1857, nur wenige Jahre, nachdem zwischen Zürich und Baden erstmals eine Bahn in der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatte, war Olten schon per Zug mit Aarau, Luzern, Bern und, durch einen Tunnel durch den Hauenstein, mit Basel verbunden, jedoch nicht mit Solothurn.

Das Engagement für die Neue Ordnung zahlte sich für Olten also aus. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts galoppierte die Bevölkerungszahl davon. Zählte das Städtchen 1850 nur 1634 Einwohner, so waren es 1880 knapp 4000 und vor dem 1. Weltkrieg schon fast 10'000. Innert weniger Jahrzehnte entwickelte sich Olten von einem verschlafenen Landstädtchen zu einer der dynamischsten Städte der Schweiz. Ein solcher Aufschwung war nur dank der Neuen Ordnung möglich:

Niederlassungsfreiheit

Bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lebten in Olten hauptsächlich hier geborene Sadtbürger. Jeder kannte jeden. Aber in wenigen Jahrzehnten änderte sich die Bevölkerungsstruktur vollständig. Einerseits wurde die Tradition der alt-eingesessenen kleinbürgerlichen Familien vom Reichtum neuzugezogener Industriellenfamilien überblendet. Anderseits konnten die Bahnanlagen, wie auch später die Fabriken und Repräsentationsbauten, nur dank einem grossen Heer von billigen Arbeitskräften erstellt werden, die nicht nur aus den Nachbarortschaften, sondern auch aus den Nachbarkantonen, ja später auch aus den Nachbarländern nach Olten strömten. Das Solothurnische wurde durch den sogenannten „Olterer Bahnhofbuffet-Jargon“ ersetzt und vor den Toren der Stadt, in den Baracken der Arbeiter am Hauenstein-Basistunnel, sprach man Italienisch.

Gleiche Bürgerrechte

Nicht mehr das ferne Solothurn, sondern die Bürger - unter Ausschluss der Frauen - nahmen nun das Schicksal der Stadt in ihre Hand. Erfolgreiche Neuzuzüger bekleideten schon nach wenigen Jahrzehnten bedeutende öffentliche Ämter.

Handels- und Gewerbefreiheit

Technische Erfindungen und der steigende Materialbedarf der Zentralwerkstätten der Bahnen gaben den Anstoss zur Gründung weiterer Metall- und Maschinenindustrien nahe des Bahnhofs. Zu den althergebrachten Handwerkerberufen ge-

sellten sich die qualifizierten Facharbeiter der Zentralwerkstätten, das Proletariat in den Textil- und Schuhfabriken und das Heer der täglich die Stadt überflutenden „Rucksackarbeiter“ aus den umliegenden Bauerndörfern. Eine Besonderheit bildeten die „Bähnler“, die nach Zusammenschluss der verschiedenen Gesellschaften zu den Schweizerischen Bundesbahnen zu Bundesbeamten wurden.

Religionsfreiheit

Der Kulturkampf spaltete die einmütige Kirchgemeinde in eine christkatholische und eine römisch-katholische Pfarrei. Zu diesen gesellten sich in Olten immer mehr Reformierte, die heute wie die Katholiken über 2 Kirchen verfügen.

Recht auf Eigentum an Haus und Boden

Die Neuzüger wurden zunächst in den bestehenden Altbauten, vor allem im Städtchen einquartiert. Es herrschte Wohnungsnot. Nicht nur bei den wohlhabenden Bürgern, sondern auch bei den Arbeitern und Angestellten, die den Schicksalsschlägen einer wechselhaften Wirtschaftsentwicklung ungeschützt ausgesetzt waren, wuchs das Bedürfnis nach einem Heim auf eigenem Grund. Insbesondere die SBB-Angestellten, gut organisiert und dank des Beamtenstatus mit stabilerem Einkommen, gründeten Genossenschaften zum Bau und zur Finanzierung ihrer Eigenheime.

Erste städtebauliche Planungen

Erst die Einführung der sogenannten Gäubahn, mit der Olten 1872 entlang des Jurasüdfusses mit Solothurn verbunden wurde, löste eine städtebauliche Debatte aus. Die Stadtbehörden propagierten eine nördliche, nahe am Zentrum vorbeiführende Linie; die Centralbahnen setzten aber eine südliche Umfahrung durch, dank der die Züge direkt nach Norden und Osten weiterfahren konnten. Die neuen Geleise konnten nicht in der Schneise hinter dem Bahnhof untergebracht werden, sondern mussten vor dem Bahnhof durchgeführt werden, wo sie das Aufnahmegebäude von Stadt und Aare abtrennten. Zudem kam der zweite Stadtbahnhof jenseits eines tiefeingeschnittenen Tälchens zu liegen, wo ein hoher Bahndamm die Stadt gegen Süden abgrenzt. Die Behörden reagierten verärgert, aber selbstbewusst. Hatten sie vor zwei Jahrzehnten den Centralbahnen noch alles Land gratis abgetreten, verlangten sie diesmal von der Bahngesellschaft, vor dem Bahnhof die Aare mit einer Brücke zu überspannen.

Grossstädtische Visionen

Olten nahm von nun an die städtebauliche Entwicklung selber an die Hand; die Behörden widmeten sich der Stadtplanung. Angesichts der rasanten Entwicklung seit der Bestimmung zum

Eisenbahnknotenpunkt - und mit dem unerschütterlichen Zukunftsglauben der Gründerzeit - orientierte sich die Stadtplanung an grossstädtischen Visionen. Die Behörden arbeiteten einen Plan aus, der die Erweiterung des Zentrums um ein Vielfaches der über Jahrhunderte entstandenen Altstadt vorsah. Zunächst sollte das westliche, dann das östliche Ufer der Aare durch repräsentative Bauten flankiert werden. Olten wandelte sich so von der alten Brücken- zur heutigen Flussstadt. Die neue Brücke wurde durch die „Ringstrasse“, einem viertelskreisförmigen Boulevard, mit dem zweiten Stadtbahnhof verbunden. Weil der Kleinstadt Olten jedoch das Geld wie die Repräsentationsfreude der Grossstädte fehlte, flankierten zunächst nur bescheidenere, zweigeschossige Bauten diesen Boulevard.

Olten wird zur Gartenstadt

Während sich das neugeplante Zentrum nur zögerlich entwickelte, entstand am anschliessenden weiten Sonnenhang ein ausgedehntes Wohnquartier. Nach wenigen Jahrzehnten reihten sich hier die für Olten typischen, zweigeschossigen Wohnhäuser entlang gerader, den Hang hinauf gestaffelter Stichstrassen, zwischen denen sich breite Gärten erstreckten. Seit Beginn dieses Jahrhunderts setzte sich das Muster in einer etwas bescheideneren Bebauung östlich der Aare, entlang nach Westen geneigter Hänge fort. Diese recht einheitlich erhaltenen Quartiere mit ihren regelmässig gereihten Doppel-Einfamilienhäusern, den kleinen Vor- und den grossen rückwärtigen Gärten geben noch heute der Eisenbahnersiedlung Olten das Gepräge einer typischen Gartenstadt. ■

Une ancienne bourgade sujette devient carrefour ferroviaire

Sous l'Ancien Régime, la petite bourgade d'Olten dépendait de Soleure, elle végétait à l'ombre de la ville des ambassadeurs. Rien d'étonnant à ce que ses habitants se soient passionnés pour la Révolution française. Plusieurs éminents révolutionnaires originaires d'Olten contribuèrent en effet à la victoire des idées nouvelles dans leur canton et au niveau fédéral. Les autorités fédérales décidèrent d'y installer un noeud ferroviaire, si bien qu'Olten devint une des villes les plus dynamiques du pays dès 1850. La nouvelle Constitution permit aux ressortissants d'autres cantons et d'autres pays de s'établir où ils voulaient; elle mit sur le même pied les bourgeois de longue date et les nouveaux arrivants, favorisa la création de nouvelles industries, ainsi que l'émergence brutale et parallèle de fortunes farineuses et d'une misère criante. Le dynamisme économique et le besoin de stabilité qui s'exprima à travers l'acquisition de biens immobiliers sont à l'origine d'un essor de la construction à vaste échelle. Celui-ci s'accompagna de la mise en place d'une planification urbaine moderne inspirée des métropoles et du modèle des cités-jardins.

► **Nikolaus Hartz,**
Raumplaner NDS ETH,
Solothurn, Inventarisor
der Ortsbilder von natio-
naler Bedeutung (ISOS)
des Kantons Solothurn