

**Zeitschrift:** INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città

**Band:** 7 (2000)

**Artikel:** Olten

**Autor:** Hauser, Andreas / Birkner, Othmar

**Kapitel:** 2: Siedlungsentwicklung

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-8386>

### **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:** 03.05.2026

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

## 2 Siedlungsentwicklung

### 2.1 Nationaler Eisenbahnknotenpunkt – leere Mitte?

Olten gehört zu jenen Städten, welche sich in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts als Mitte des Landes etabliert haben: Bern als die der politischen, Luzern als die der mythologischen, Zürich als die der wirtschaftlichen, Olten als die der Eisenbahnschweiz. Die Stadt behielt den Ruf eines verkehrsmässigen Zentrums auch dann bei, als das Netz der Eisenbahnen von dem der Nationalstrassen überlagert und in der zweiten Rang gedrängt wurde.<sup>6</sup> Aber nicht bloss eine Auszeichnung, sondern auch eine Last war für Olten der Ruhmestitel einer Mitten-Stadt. Unter einer solchen stellt man sich nämlich ein urbanes Zentrum von grösster Strahlkraft vor. Wie soll ein «Aufsteiger» – Olten war im 18. Jahrhundert noch ein kaum beachtetes Untertanenstädtchen – diese Erwartung erfüllen? Erschwerend kommt hinzu, dass ein Verkehrsknotenpunkt dazu bestimmt ist, durchreist zu werden. Was aber dem Eiligen nicht stärkste Eindrücke vermittelt, empfindet er als leer und unbedeutend. Olten steht mit solchen Problemen nicht allein – sie sind auch für die Schweiz als Ganzes charakteristisch. Wenn das Land trotz seines geringen Umfangs und seiner bescheidenen Herkunft als eines der Zentren Europas gilt, dann verdankt es das zu einem guten Teil seiner verkehrsmässigen Schlüsselposition.

Will man erfahren, wie Olten sich mit den genannten Problemen auseinandergesetzt hat, nähert man sich ihm besser nicht auf der Verkehrs-, sondern auf der Zeitachse. Historisch ist zwar im Fall von Olten die Situation eines Verkehrskreuzes vorgegeben, aber die Entwicklung zu einem nationalen Bahnknotenpunkt erscheint nicht als etwas Zwingendes. Die von waldigen Jurarücken umgebene Stadt liegt an einer Stelle, wo die bei der Jurafaltung nach Süden abgedrängte Aare nordwärts zum Fuss der Hauptkette zurückstrebt; nachdem sie einen vorgelagerten Jurawall mit einer Klus durchbrochen hat, kreuzt sie ihren eigenen Umlauf, um dann wieder zu ihrer Hauptrichtung zu finden.<sup>7</sup> Die dem Umlauf folgende römische Heerstrasse Avenches–Windisch war gezwungen, den sich «querstellenden» Fluss zu überschreiten. Zur Sicherung der Brücke entstand in spätrömischer Zeit auf dem linken Flussufer ein castrum; auf seinen Mauern ist das mittelalterliche Olten errichtet worden.<sup>8</sup> Für die Renaissance der Siedlung im Mittelalter war nicht die römische Jurafussstrasse, sondern der Hauenstein-Übergang entscheidend – er gehörte zum Einzugsgebiet des aufblühenden Gotthardpasses. Im Absolutismus trat die Ost–West-Achse wieder in der Vor-

dergrund, zum Schaden Oltens. In den 1750er und 1760er Jahren baute Bern, die Jurasüdfussachse konkurrierend, die Aargauerstrasse zu einer modernen Verkehrsachse aus. Das damals entstehende Oftringer Kreuz drängte den Oltner Strassenknoten ins Abseits.<sup>9</sup>

Am Ende des Ancien Régime zeigt Olten das Bild eines Ortes, in dem die Zeit stillgestanden ist. Innerhalb des Mauerrings ist die Stadt nur entlang der Hauptgasse lückenlos bebaut, und ausserhalb von ihm befinden sich nur wenige Bauten – einige dörflich-behäßige am Brückenkopf auf dem rechten Aareufer und an der Landstrasse nach Basel, einige flarzig-ärmliche auf dem «Hübeli» im Westen des Stadtkerns, einige gewerbliche an der Dünnern und endlich einige zu einer Zeile gereichte an der Landstrasse nach Solothurn. Diese, die 1705 erbauten «Chorherrenhäuser», imponieren zwar durch ihre Monumentalität, aber sie sind nicht Auftakt zu einer grossen Zukunft, sondern Zeugen enttäuschter Hoffnung: Der Plan, in dessen Rahmen sie verwirklicht wurden – die Verlegung des Stiftes Schönenwerd nach Olten – war gescheitert.

### 2.2 Oltens goldene Zeit: eine Kleinstadt im Herzen der Geschichte

Kurze Zeit später hat sich die Szenerie dramatisch geändert. Statt eines dumpf vor sich hin dämmernenden, von seinen Herren sogar des Stadtrechts beraubten Ortes findet man ein betriebsames und hochgemutes Aktionszentrum. In der Regeneration spielte Olten, ähnlich wie Winterthur, Burgdorf und andere ehemalige Untertanenstädtchen, die Rolle einer inoffiziellen Hauptstadt. Es trug massgeblich zur politisch-wirtschaftlichen Neuorganisation des Kantons und dann, mit der Entsendung eines Oltners in den ersten Bundesrat, zu der des neuen Bundesstaates bei.<sup>10</sup> Der Glanz und der Schwung dieser Jahre – sie werden im Rückblick als goldene Zeit empfunden – rührt daher, dass sich die Akteure im Herzen der Weltgeschichte bewegten. In der kurzen Übergangszeit zwischen Absolutismus und bürgerlich-nationalstaatlichem Grossmachtstreben fungierten Kleinstädte wie Olten und Kleinstaaten wie die Schweiz als Innovationszentren und als Modellbereiche für demokratische Organisationsformen.

An den Baudenkmalern lässt sich ablesen, worin die Besonderheit Oltens als Regenerationszentrum besteht. An erster Stelle ist ein Gebäude zu nennen, das schon am Beginn des Jahrhunderts entstanden ist, das aber die Oltner noch lange Zeit

beschäftigt hat: die Stadtkirche St. Martin (*Kirchgasse 2*; Abb. 16, 18). Es handelt sich um ein im Verhältnis zum Siedlungskörper monumentales Gebäude; es konnte nur verwirklicht werden, weil die fortschrittlichsten Kräfte der Stadt das Unternehmen trugen. Offenbar wollte man mit dem Bau den Beginn einer neuen Zeit markieren. Es erstaunt, dass man dazu ausgerechnet die Gattung des Gotteshauses gewählt hat; diese gehört innerlich eher zum Ancien Régime – ein Umstand, der sich schon darin zeigt, dass das Vorhaben eines Kirchenbaus auf das Jahr 1771 zurückgeht. Die Erklärung dürfte in der Konkurrenzsituation zwischen Olten und Solothurn zu finden sein. Wenn man mit der Hauptstadt in einen baulichen Wettbewerb treten wollte, musste man sich mit deren wichtigstem Wahrzeichen messen – und das war eben ein Gotteshaus, die 1763–1773 erbaute Stiftskirche St. Ursen, ein prachtvolles und stolzes Stück Architektur. Der Oltner Bau wirkt wie dessen bürgerliches Gegenstück. Sparsamkeit ist bei ihm zur ästhetischen Tugend erhoben; bauliche Zeichen äusserer Macht sind demonstrativ weggelassen. Die Fassade wirkt wie eine extrem purifizierte Version derjenigen in Solothurn. Statt einer theatralischen Prunktreppe ist ihr bloss ein niederer «Perron» vorgelagert. Man findet beim Oltner Gotteshaus weder einen Frontturm wie bei der alten Stadtkirche noch eine östliche Aufgipfelung mit Kuppel und Chorflankenturm wie in Solothurn, sondern bloss zwei hölzerne «Pavillon»-Aufsätze über kurzen Querhausarmen<sup>11</sup>. Und im Innern statt der komplexen Struktur der Basilika bloss einen nach dem Vorarlbergerschema geformten schlichten Saal mit eingezogenen Streben. Dieser passt zu einer funktionellen Besonderheit des Baus: Er ist eine Stätte intensiv gepflegter religiöser Musik, und zwar einer, die von Laien getragen wird.<sup>12</sup>

1845 wurde der Innenraum um ein bedeutendes und ungewöhnliches Ausstattungstück ergänzt. Eine fromme Mitbürgerin hatte Geld für ein Chorgemälde hinterlassen, das den Patron der Kirche, den heiligen Bischof Martin, darstellen sollte.<sup>13</sup> Der Pfarrer setzte sich für eine Ausweitung des Themas ein, war dann allerdings vom weiteren Lauf der Dinge wenig erbaut. Eine Kommission wandte sich nämlich ausgerechnet an den Maler, der als Karikaturist und Historienmaler einen wilden Kreuzzug gegen Klerus und Patriziat führte, an Martin Disteli (1802–1844). Der schloss gleich von Anfang an die von der Kommission gewünschten süsslich-anekdotischen Themen aus. Da er die «Idee des Christentums, namentlich im katholischen Ritus», für tragisch hielt, schlug er als Thema die Kreuzabnahme vor. Schliesslich einigte man sich auf das Thema des Jüngsten Gerichts. 1843 schuf Disteli nach etlichem Hin und Her den Karton; die Ausführung besorgte dann nach des Künstlers frühem Tod der Elsässer Maler Sebastian Gutzwiller<sup>14</sup>. Dessen steif-nazarenische Manier verbindet sich mit Distelis nervig-bewegter Gestaltung und seiner zupackenden Zeichnung zu einem Realismus, der in Spannung zum überwirklichen Inhalt gerät. Im Vergleich zu Michelangelos Fresko in der Sixtina, das Disteli vor Augen gestanden haben dürfte, hat die Oltner Darstellung des Jüngsten Gerichts etwas Surreales (Abb. 17).

In Bezug zur Stadtkirche – wenn auch in einem weniger direkten als das Chorgemälde – entstand noch ein weiteres ungewöhnliches Werk. 1843 entschloss man sich, die feuergefährdete, als Feuerwehr- und Holzmagazin benutzte ehemalige Stadtkirche abzureissen und an ihrer Stelle sowie an der des Kirchhofes einen Platz anzulegen. 1844 führte man dieses Vorhaben durch.<sup>15</sup> Den Turm dagegen liess man stehen; 1845–46 wurde er vom

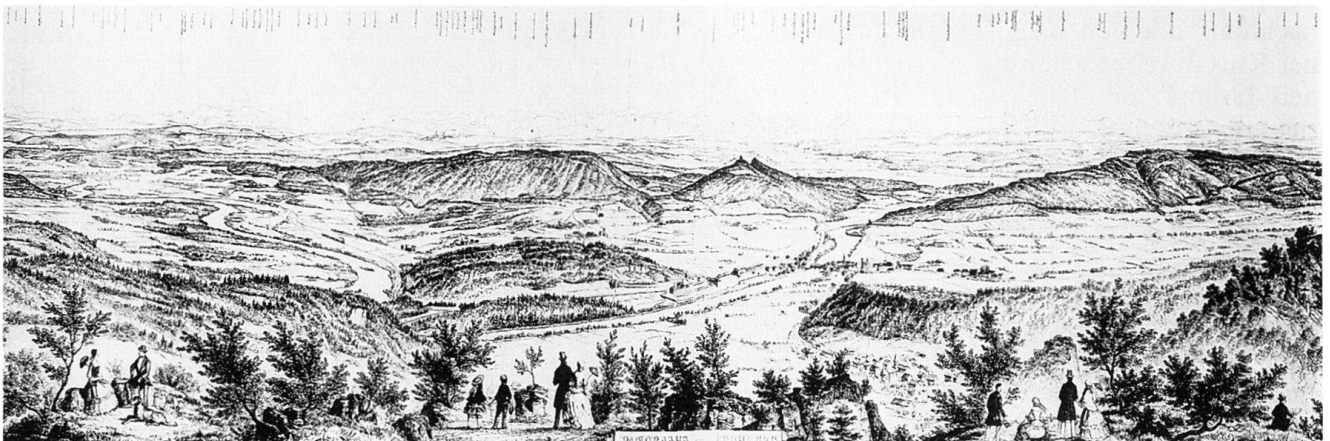


Abb. 15 Panorama von Frohburg, vom Schlossberg aufgenommen, um 1856 (kurz nach dem Bau des Bahnhofes und der Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Centralbahn), gestochen von Caspar Ulrich Huber (von Nürensdorf ZH).



Abb. 16 Die Altstadt und das Kapuzinerkloster vor dem Zielempe-Durchbruch (1868) und vor der Anlage der Quaistrasse (1891–92). Kolorierte Zeichnung des Arztes und Historikers Max von Arx (1857–1933), ausgearbeitet 1888 nach einer als Kind gezeichneten Ansicht. Olten, Historisches Museum.

Fabrikanten und Architekten Conrad Munzinger «nach seiner wirklichen äusseren Form», unter Beibehaltung des barocken Kuppelhelms, restauriert. Warum war man nicht jener eigens eingesetzten Kommission gefolgt, welche aus finanziellen Erwägungen gefordert hatte, den Turm abzubringen und die in ihm aufgehängten Glocken in einen der Türme der Stadtkirche zu versetzen? Warum rettete man jetzt einen Kirchturm, nachdem man sich bei der neuen Stadtkirche so «turmfeindlich» gezeigt hatte? Die Renovationsbefürworter dürften erkannt haben, dass der Turm ohne Kirchenschiff eben gar nicht mehr als religiöses, sondern als profanes Bauwerk wirkte. Indem sie die Erhaltung des Monuments durchsetzten, verschufen sie Olten ohne grossen Aufwand einen stolzen Uhr- und Stadtturm (*Ildefonsplatz*; Abb. 20).<sup>16</sup>

Ein solcher war um so willkommener, als die Stadt kurz zuvor ihren letzten verbliebenen profanen Turm verloren hatte, nämlich den Obertor- oder Zeitturm (*Hauptgasse*). Der Fall des Obertorturms hängt mit einem monumentalen Unternehmen zusammen: 1827–1830 – also noch vor der Umwälzung der frühen 1830er Jahre – hatten die Stände Basel und Solothurn über den Hauenstein eine neue Kunststrasse angelegt.<sup>17</sup> Das Werk – es wurde seit 1819 geplant – stand seinerseits in Zusammenhang mit dem Bau der fahrbaren Gottardstrasse, der genau zur gleichen Zeit durchgeführt wurde. Für den zunehmenden Verkehr auf der derart verbesserten Nord–Süd-Achse wurde der enge Turm zum Hindernis; die Besitzer der an den Turm angrenzenden Gasthöfe sorgten deshalb für dessen Beseitigung. Damit war die Kirchgasse

enger mit der alten Hauptgasse verknüpft. Noch eine weitere Zone wurde infolge des Abbruchs enger an den Kern gebunden: die – unter anderem als Schiessplatz dienende – Matte südlich unterhalb der Stadt. Mit dem Abbruchmaterial des Turms wurde der *Obere Graben* aufgefüllt; auf diese Weise entstand nicht nur ein neuer Platzraum, sondern – dank einer neuangelegten Treppe – ein verbesserter Zugang zur Schützenmatte. Die bessere Erschliessung der Matte und der Kirchgasse hatte alsbald bauliche Folgen; in die beiden Vorstadt-Bereiche wurden zwei Funktionen ausgelagert, welche in der Kernstadt nicht mehr angemessen untergebracht werden konnten, nämlich die Schule und das Theater. Die Theaterliebhaber, welche bisher einen Raum oberhalb des Schlachtlouls benutzt hatten, taten sich mit den Musikfreunden und den Schützen zusammen; gemeinsam erstellte man anstelle des alten Schützenhauses auf der Schützenmatte ein Gebäude, das gleichzeitig dem Schiessen und dem musikalischen Theater diente (*Schützenmatte II*: 6).<sup>18</sup> Die Schule, welche sich seit 1811 rasch ausdifferenzierte und entsprechend mehr Raum brauchte, erhielt 1839–40 einen Neubau an der *Kirchgasse* (Nr. 10; Abb. 19).<sup>24</sup>

Die beiden Regenerationsbauten dürfen auch als Denkmäler einer Familie aufgefasst werden, welche das öffentliche Leben des Städtchens in diesen Jahren massgeblich geprägt hat, nämlich derjenigen Conrad Munzingers (1759–1835). Seine Söhne waren Muster bürgerlicher Tugend; sie vereinten in sich Fleiss, Ehrlichkeit, Tatkraft, Vernunft, Bildung. Den jüngsten unter ihnen, den Fabrikanten und Architekten Conrad, haben wir

bereits bei der Renovation des ehemaligen Kirchturms getroffen; er hat auch die beiden Bauten projiziert. Das bekannteste Familienmitglied war Josef Munzinger (1791–1855), der nachmalige Bundesrat. Während er in Solothurn die Staatsgeschichte leitete, bekleidete Ulrich Munzinger (1782–1876) seit 1831 das Amt des Ammanns; als solcher war er Hauptinitiant des Schulhauses. «Ihm verdankt die Gemeinde die Ordnung im Rechenwesen, das Aufblühen der Schulen, die Liebe zum Gesang»<sup>20</sup> – so wurde sein Wirken gewürdigt, als er nach dreissig Jahren zurücktrat. Die Förderung des Schulwesens war allgemein ein Hauptanliegen der Liberalen, und im Zusammenhang damit stellte der Schulhausbau die wohl wichtigste Baugattung der Regenerationszeit dar. Im Kanton Solothurn hatte die Schulpolitik eine ausgeprägte antiklerikale Stossrichtung; die Kontrolle über die Volksschule sollte der Geistlichkeit entzogen und der Gemeindebehörde anvertraut werden. Dieses Anliegen manifestierte sich beim Oltner Schulhaus in einer Funktionsverbindung. Der Bau enthielt nicht nur Schulzimmer, sondern auch Räume für jene Körperschaft, welche jetzt für die Schule

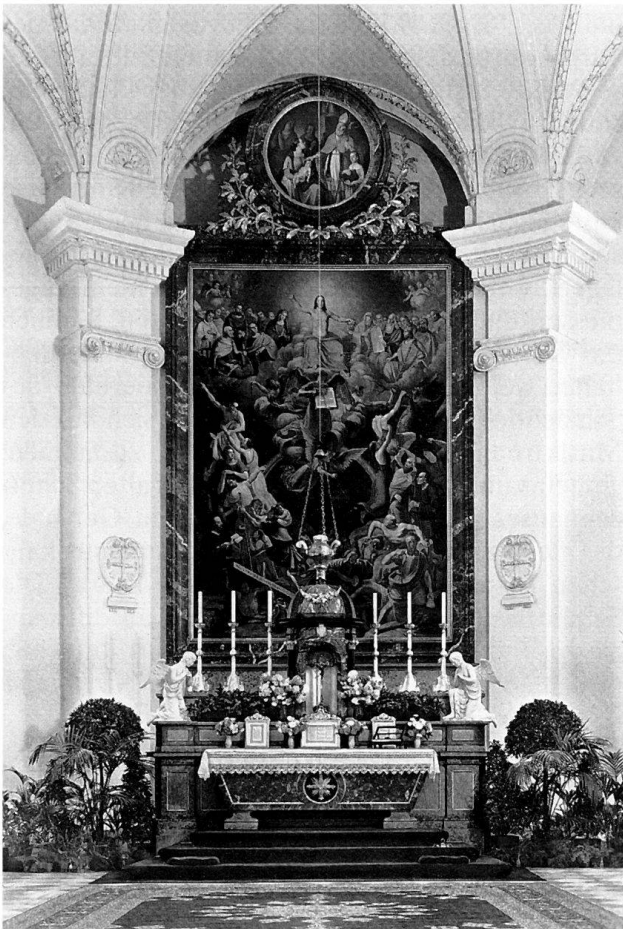


Abb. 17 Stadtkirche St. Martin, Monumentalgemälde mit dem Jüngsten Gericht, 1845, von Sebastian Gutzwiller nach einem Entwurf Martin Distelis.

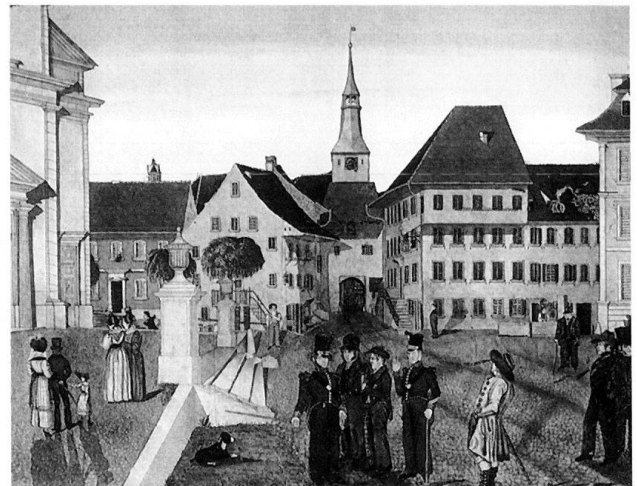


Abb. 18 Ansicht der Kirchgasse mit der Terrasse der Stadtkirche, vor 1837 (Abbruch des Obertors), von Johann Christian Flury (1804–1880). Kunstmuseum Olten.

verantwortlich war, der politischen Gemeinde. Es handelte sich also nicht nur um ein Schul-, sondern auch um ein Stadthaus. Ein Raum diente der Gemeindeschreiberei, ein anderer als Versammlungslokal für den Gemeinderat und zeitweise auch für die – damals noch kleinen – Gemeindeversammlungen. Der Charakter des Gemeinderatszimmers als Ratsaal wurde später dadurch unterstrichen, dass man es mit einer Porträtgalerie verdienter Oltner ausstattete.<sup>21</sup>

Auch das Gebäude auf der Schützenmatte wies, wie wir gesehen haben, eine Funktionsverknüpfung auf. Dass Schützenwesen einerseits, Gesang und Schauspiel andererseits zusammenfinden, ist dann nichts Ungewöhnliches, wenn die letzteren volkstümlichen und laienhaften Charakter haben. Gerade das war aber bei der Oltner Bühne nur bedingt der Fall. Zwar waren Laien Träger der Institution – allen voran der Arzt Viktor Munzinger (1798–1862), der zugleich als Dirigent, Komponist und Sänger tätig war –, aber Anspruch und Niveau dieser Bühne gingen entschieden übers Amateurhafte hinaus. Sie war weitherum bekannt; zwischen 1840 und 1860 wurden hier nicht weniger als dreissig grosse Werke – Oratorien und Opern – zur Aufführung gebracht.<sup>22</sup>

Ein Opernhaus auf der Schützenmatte, eine Kirche als Musiktempel – offensichtlich durchdringt im liberalen Olten die Musik das Gemeindeleben auf ungewöhnlich intensive Weise. Von diesem Phänomen ausgehend wollen wir auf die Frage zurückkommen, welche Position Olten in der schweizerischen Regeneration einnimmt. Obwohl der Sache des Liberalismus verpflichtet, war die Stadt Teil der katholischen, mehrheitlich ultramontan-restaurativ gesinnten Schweiz. Olten steht mit dieser widersprüchlichen Situation nicht

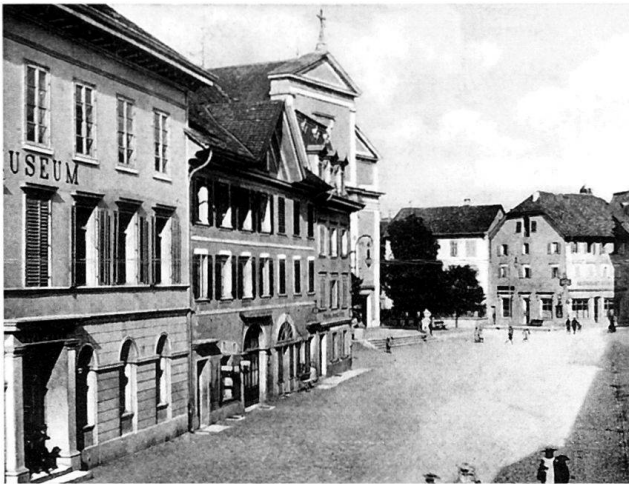


Abb. 19 Kirchgasse, von einem weiter westlich gelegenen Standort fotografiert. Links das ehemalige Schulhaus, erbaut 1839–40. Postkarte.

allein, wohl aber mit der Art, wie es sich darin zu-rechtfindet. Im Gegensatz zu vielen Glaubens-genossen zweifelten die Oltner Katholiken keinen Moment daran, dass ihre Religion mit einer aufs Individuum zugeschnittenen Gesellschaftsord-nung vereinbar sei. Man brauchte jene nur von ihren absolutistischen Strukturen zu befreien. Man war der Ansicht, dass das Volk – respektive die von ihm gewählten Repräsentanten – nicht nur für schulische, sondern auch für kirchliche Ange-legenheiten zuständig sei. Kein Wunder, dass es zu ständigen Reibereien zwischen den Behörden und dem Klerus kam.<sup>23</sup> Kein Zufall auch, dass aus dieser Stadt eine führende Gestalt des Schweizer Christkatholizismus hervorging: Walther Mun-zinger (1830–1873), der Sohn Josefs, in Bern tätiger Jurist und begeisterter Musiker. Zur gleichen Zeit, als die Winterthurer Demokraten die Idee einer Nationalbahn entwickelten, propagierte er eine demokratisch organisierte Nationalkirche.<sup>24</sup> Der Protestantismus stellte für ihn keine Alter-native dar; am Katholizismus bewunderte er den nur ihm eigenen «poetischen Gehalt». Diesen gel-te es zu entfalten, zum Beispiel indem man «den monotonen, formelmässigen lateinischen Choral-gesang» durch einen von Laien ausgeübten «rei-nen deutschen Messgesang» ersetze.<sup>25</sup> Die das Lob Gottes singende Gemeinde erscheint dem Spät-romantiker Munzinger als Modell eines demokratischen Katholizismus. Der Ort aber, wo ein sol-cher schon lange vor Ausbruch des Kulturkampfes praktiziert wurde, war Munzingers Heimatstadt Olten. Hier fungierte die Musik als Medium, über welches politisch-korporative Praktiken in die Religion einfließen. Es galt aber auch das Um-gekehrte. Die im Schützenhaus von politisch en-gagierten Gemeindemitgliedern praktizierte pro-

fane Musik hatte eine religiöse Dimension. Sie diente nicht bloss der Unterhaltung oder der Kul-turpflege. Hier wurde vorexerziert, dass auch das politische Tun im Gemüt verankert sein soll.

Jetzt verstehen wir, worin die Stadt, welche an der Grenze des katholischen Solothurn zum kloster-stürmerischen Aargau und auf halber Strecke zwi-schen dem reformierten Basel und dem altgläu-bigen Luzern lag, ihre geschichtliche Aufgabe erblickte. In einer Schweiz, in der sich die protes-tantische und die katholische Kultur auf der Achse urban-fortschrittlich gegen ländlich-konservativ auseinanderbewegten, präsentierte sich Olten als Ort der Vermittlung. Man wollte vormachen, dass sich die Gemütsstärke und Seelenstärke der alten katholischen und die Rationalität und Tatkraft der urban-reformierten Schweiz verbinden liessen, wenn man Religion und Politik unter die Gesetze der Musik stellte. Ein schönes und originelles Projekt. Die Bewährungsprobe liess nicht lange auf sich warten. Noch in die Regeneration fielen die Vorgeplänkel eines Krieges, der zwar nicht mit Waffen ausgetragen wurde, der die Machtverteil-ung in der Schweiz aber nachhaltiger prägte als



Abb. 20 Der Turm der alten Stadtkirche: durch Beseitigung des Kirchhofs (1843) und Abbruch des Kirchenschiffs (1844) zu einem freistehenden Stadtturm umfunktioniert.

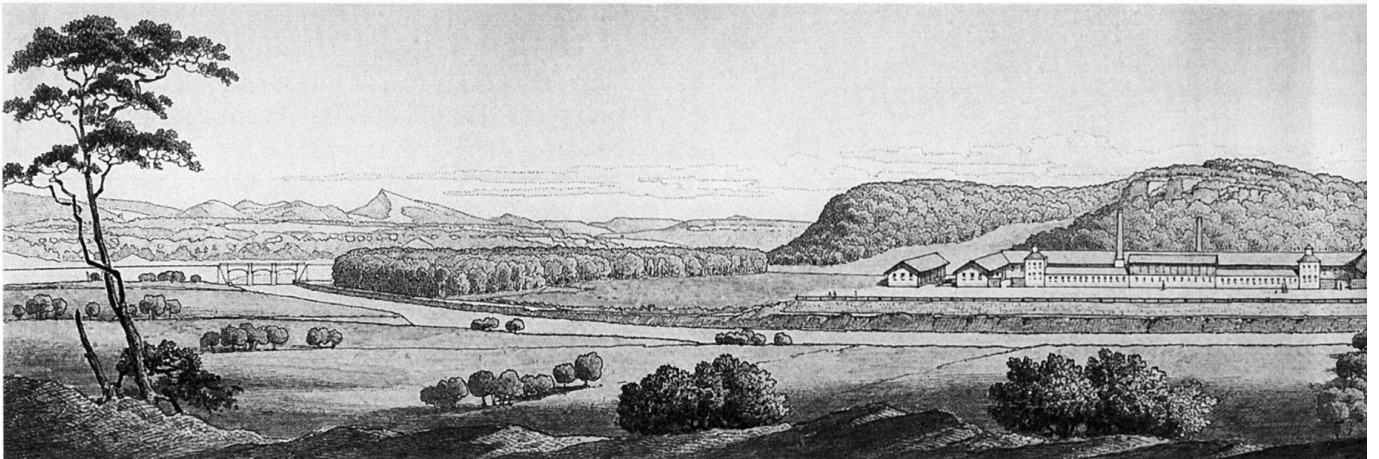


Abb. 21 Panorama Olten mit dem Bahnareal. Kolorierter Stich des damaligen Bezirksschul-Zeichenlehrers Adrian Kümmerly (1830–1894). Rechts aussen die Altstadt und die Ausfallsachse nach Basel, in der Mitte der 1854–1856 erbaute Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn und die SCB-Reparaturwerkstätten, links aussen der (später für das Industrieareal gerodete) Tannwald und die Brücke der alten Hauensteinlinie. Kunstmuseum Olten.

das der Sezessionskrieg zwischen den liberalen und den Sonderbundskantonen tat.

### 2.3 Der Nullpunkt des Schweizer Eisenbahnnetzes

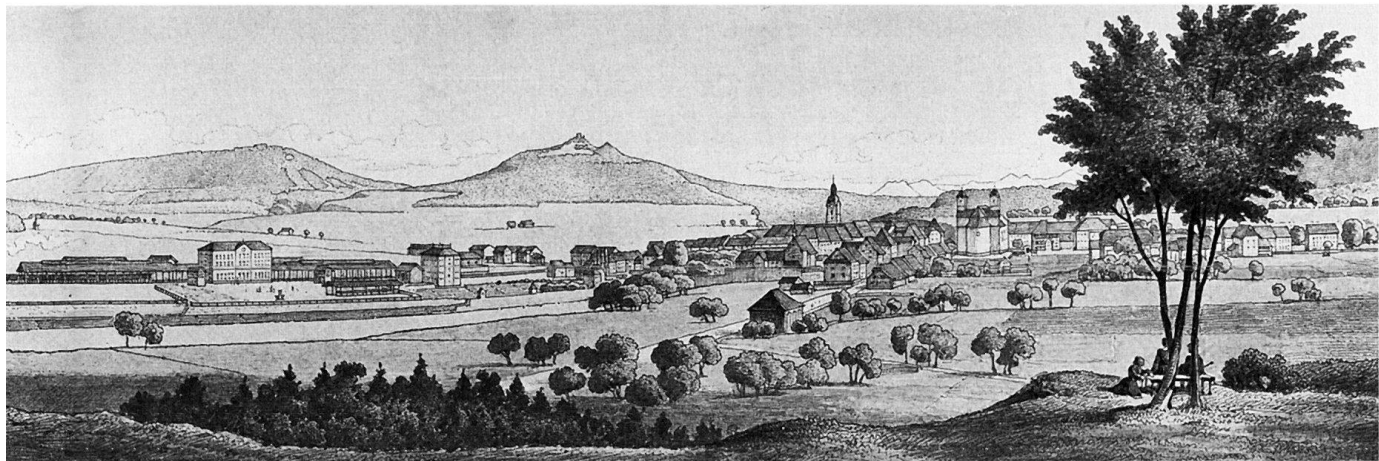
In den 1830er Jahren planten Frankreich und das Grossherzogtum Baden Eisenbahnen, welche in der Schweizer Grenzstadt Basel enden sollten. Die Logik des Verkehrs gebot eine Fortsetzung ins helvetische Mittelland und zum Fuss der Alpenpässe. Zürich machte sich denn auch alsbald daran, einen Eisenbahn-»Kanal« Richtung Basel zu treiben. In Basel verfolgte man dagegen ein anderes Projekt – man sah den Bau einer Bahn vor, welche nach Olten, der Endstation des Hauensteinpasses, führen sollte. 1845 gründeten Basler Handelshäuser einen «Basel–Olten-Eisenbahnverein»; im Februar 1846 erhielt dieser – inzwischen in «Schweizerische Centralbahn» umben-

annt – die definitive Konzession für die Linie.<sup>26</sup> Warum schloss Basel sich nicht einfach dem Zürcher Vorhaben an? Weil es mit diesem zu einer Durchgangsstation degradiert worden wäre. Was Basel im Mittelland brauchte, war ein Brückenkopf. Dazu war Olten geeignet; es war zu klein, um mit der Rheinstadt zu rivalisieren und es war an einem Alpenzugang gelegen, der weder Zürich noch Bern berührte.

Olten durfte die Hoffnung hegen, ohne eigenes Zutun zu einer bedeutenden Bahnstation zu werden. Diese schien sich indessen, kaum hatte sie Gestalt angenommen, auch schon wieder aufzulösen. Der Sonderbundkrieg und die Gründung des Bundesstaates unterbrachen sämtliche Eisenbahnvorhaben. Als man sie wieder aufnahm, stellte sich die Eisenbahnfrage ganz anders dar. Es galt nun die gesamtschweizerische Verkehrssituation zu berücksichtigen. In diesem Rahmen drängte sich als Grundkonzept ein Kreuz auf, bestehend aus einer Transversale, welche die oberrheinische Tiefebene mit den Alpen verbinden, und einer Längsachse zwischen Genfer- und Bodensee, welche zur Binnenerschliessung des Landes dienen sollte.<sup>27</sup> Von Beginn an bestanden kaum Zweifel, dass die Mittellandachse durchs Aare- und durchs Limmattal laufen und Olten berühren würde. Heiss umstritten war dagegen die Verbindung Basels mit dem Mittelland; Zürich favorisierte eine Linienführung dem Rhein entlang. Wegen der «grossen nationalen Vortheile»<sup>28</sup> setzte sich schliesslich die Hauensteinlinie durch, und damit fand sich Olten im Schnittpunkt der zwei nationalen Stammlinien. Das Glück war nur deshalb nicht vollständig, weil das Prinzip des staatlichen Bahnbaus preisgegeben worden war. So war es eine private, politischer Beeinflussung nicht zugängliche Gesellschaft – die



Abb. 22 Eisenbahnbrücke der alten Hauensteinlinie, erbaut 1857–1858.



der Schweizerischen Centralbahn – welche die durch Olten laufenden Linien baute und bei ihnen das Sagen hatte. 1853 begann die Basler Gesellschaft mit dem Bau ihres Stammnetzes (bestehend aus den Linien Bern–Aarau und Basel–Luzern); mit der Eröffnung des Hauensteintunnels im Jahr 1858 war es vollendet. Der rund 2,5 km lange Stollen, dessen Bau von einem schweren Unglück überschattet war, stellt das spektakulärste Werk aus der Pionierzeit des Schweizer Eisenbahnbaus dar. Die Centralbahn richtete in Olten die Reparaturwerkstätten ein, und im Bahnhof brachte sie auf Wunsch des Bundes einen Null-Kilometer-Stein an, der eine Zeit lang als Referenzpunkt für die Distanzbezeichnungen des schweizerischen Bahnnetzes diente (*Bahnhofstrasse* 28: 3).

Wie sieht nun die in Olten entstehende Eisenbahnlandschaft aus?<sup>29</sup> Was als Erstes auffällt: Das berühmte nationale Eisenbahn-Kreuz tritt im Stadtbereich von Olten gar nicht als solches in Erscheinung. Das Areal, in welchem sich die Achsen überschneiden, hat nämlich nicht die Form eines Punktes, sondern eines Bündels. Es liegt längs der Aare und ist so ausgedehnt, dass man die beidseitigen Linien-Gabeln nicht mehr als Teil eines Kreuzes erlebt. Die nördliche Gabel – Basler- und Aarauerlinie – ist mehr als einen Kilometer vom Stadtkern entfernt, die südliche liegt gar ausserhalb des Gemeindegebiets, in der Nähe des Oftringer Strassenkreuzes. Das Schienenbündel liegt auf dem rechten Flussufer. Diese Situierung war schon frühzeitig beschlossene Sache – die topographische Gestalt des Aaretals liess keine Alternativen zu.<sup>30</sup> Der Bahnhof und die Werkstätten wurden in einem durch Sprengung und Rodung erschlossenen Areal nördlich der Brückenkopf-Baugruppe angelegt.

Die Hoffnung, dass die Eisenbahn das Wachstum der Siedlung befördere, erfüllte sich rasch; das zeigt ein Blick auf den ersten, 1868–69 geschaffenen Katasterplan der Stadt (vgl. Kap. 4.6: 1). Im

Norden des Bahnhofes, am Fuss des Hardfluhfelsens, finden wir die Reparaturwerkstätte der Centralbahn, an der Bahnhofstrasse – sie besteht aus dem Kopfstück der Aarauerstrasse und einer den Schienen entlang führenden Zufahrt zum Bahnhof – einen Gasthof, eine Arztvilla sowie einige Zeilenhäuser; östlich der Schienen sodann zwei Eisenbahnersiedlungen – eine oberhalb des Bahnhofes, eine im inneren Bifang –, ein Lagerhaus, eine Fabrik, ein Chalet, ein Giessereigebäude, eine kleine Kirche und Teile einer Zeilenbebauung. Dieses Neuquartier auf dem rechten Ufer hat beinahe den gleichen Umfang wie die gesamte linksufrige Siedlung, und sie weist eigene symbolische Zentren auf – eine Kirche und, wie wir sehen werden, sogar ein Schloss. Im Gegensatz zur alten Siedlung wirkt die neue nicht wie ein natürlich gewachsener Organismus, sondern wie etwas Künstliches, «Gemachtes». Die Gebäude sind nicht eng geschart, sondern weit verstreut – ein Anzeichen für das rasch sich ändernde Distanzempfinden. Die einzelnen Ensembles sind streng regelmässig; die Häuser der beiden Arbeitersiedlungen und die Bauten des Bahnareals gehorchen jeweils peinlich genau geometrischen



Abb. 23 Die Erstanlage des Bahnhofes der Schweizerischen Centralbahn, um 1860. Im Vordergrund die Bahnhofstrasse, links das Hotel Schweizerhof.



Abb. 24 Panorama von Olten, fotografiert vom Musiklehrer und Fotografen Karl Emil Werner, 1868. Links aussen die Rückseite der Chorherren-Häuserzeile und die Stadtkirche, anschliessend die Südfront der Altstadt und die alte Aarebrücke. Rechts vorn die Aarburgerstrasse, mit dem Komplex der Brauerei Trog. Rechts vom charakteristischen Stufendach des Trocknungsgebäude das 1865–66 erstellte Giessereigebäude der Fabrik von Roll (axialsymmetrischer Bau mit vertikalen Öffnungen). Links von der Schuhfabrik Heer (hochgeschossener Satteldachbau) der Zweiflügelbau des Lagerhauses (1866).

Orientierungslinien. Der Komplex von Bahnhof und Reparaturwerkstätte – abends und nachts in künstlich-helles Gaslicht getaucht – trumpft mit neuen Grössenmassstäben auf. Die beiden Perrons und das Stationsgebäude sind zusammengekommen mehr als doppelt so lang wie das monumentalste Profanensemble der Stadt, die Chorherrenhäuser, und die Werkstatthallen belegen

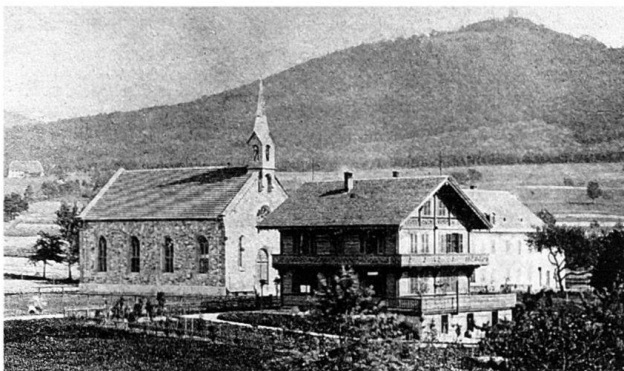


Abb. 25 Die erste reformierte Kirche, erbaut 1859–60 auf Initiative Niklaus Riggerbachs. Rechts dessen Wohnhaus, ein 1858 erstelltes Chalet.

etwa den gleichen Raum wie die gesamte Altstadt. Trotz der Grösse des Bahnhofkomplexes denkt man beim Anblick der scharfkantigen Bauten und der verschiedenen Holzgebäude auch an eine spielzeughafte Modellstadt. Fremdartig wirken auch die Kirche und das ihr schräg gegenüberstehende Chalet. Beide berufen sich auf Altes – auf das Mittelalter die Kirche, auf Bäuerlich-Urtümliches das Chalet – und beide tragen doch unübersehbar den Stempel des Modernen. Besonders deutlich ist das beim Chalet; es besteht aus Fertig-

elementen, welche in wenigen Wochen montiert wurden.<sup>31</sup> Überblickt man all diese Bauten, dann hat man eine jener Siedlungen vor sich, welche Heere vor belagerten Städte und Kolonisten in der Neuen Welt in kürzester Zeit aus dem Boden stampfen (Abb. 59).

An eine Neu- und Kolonistenstadt erinnert die rechtsufrige Siedlung auch insofern, als ihre Frühgeschichte eine markante «Gründer»-Figur kennt. Es handelt sich um den «Mechaniker» Niklaus Riggerbach (1817–1899). Der Sohn eines Basler Industriellen war 1857 als Chef der Centralbahn-Reparaturwerkstätte nach Olten gekommen. Obwohl er 1873 diese Stelle verliess, um sich selbständig zu machen, blieb er seiner Wahlheimat bis zum Tod eng verbunden; in spätern Jahren wurde «Papa Riggerbach» zu einem lebenden Monument der Stadt. Mit dem Werkstattchef lernten die Oltner gleichsam die personifizierte Neuzeit kennen. Prometheischer Erfindergeist verband sich bei ihm mit Geschäftstüchtigkeit, Engagement im Gemeinwesen mit Weltoffenheit, patriarchalischer Führungsstil mit Bonhomie, ungebrochenes Selbstbewusstsein mit einfacher Lebensweise. Riggerbachs Ehrgeiz bestand darin, aus der Reparaturwerkstätte eine gut rentierende Fabrik zu machen. Tatsächlich gehörte der Betrieb schon bald zu den viel versprechendsten Namen der jungen schweizerischen Maschinenindustrie.<sup>32</sup> 1871 erstellte die Werkstatt die Zahnradbahn auf den Rigi. Mit diesem technischen Wunderwerk wurde der Name Riggerbach weltbekannt; Olten durfte – als Standort der Werkstätte – an diesem Ruhm teilhaben. Wenden wir uns nun Riggerbach als «Städtegründer» zu. Er war es, der das oben er-



wähnte Chalet erbaute: «ein zu Interlaken par rencontre gekauftes (Haus) im Berner Stil» (*Von-Roll-Strasse 14*).<sup>33</sup> Im Garten dieser «Urhütte» stellte der Bauherr eine Miniatur-Tellskapelle und einen Tellenknaben auf; im Pferdestall richtete er später sein Ingenieurbüro ein. Zur gleichen Zeit, als er sein Chalet bezog, gründete Riggenbach für seine meist aus reformierten Kantonen stammenden Arbeiter eine Kirchgemeinde. Er sorgte auch für den Bau eines eigenen Gotteshauses; das Land stellte die Gemeinde Olten, das Geld der protestantisch-kirchliche Hilfsverein in Basel zur Verfügung (*Von-Roll-Strasse Ex-Nr. 23*).<sup>34</sup> 1860 wurde das Kirchlein eingeweiht. Drei Jahre später entstand – wohl ebenfalls auf Initiative Riggenbachs – etwas weiter östlich das «Neuquartier», eine 12-teilige Einfamilienhaus-Zeile, bestimmt für höhere Eisenbahn- und Werkstatt-Arbeiter (*Aarauerstrasse 38*). Architektonisch und soziologisch noch interessanter ist ein zweites Unternehmen Riggenbachs im sozialen Wohnungsbau. Diesmal ist die Mustersiedlung Bally in Schönenwerd Vorbild. 1868 erstellte eine Vereinigung von Werkstattangestellten nach Plänen von Basler Architekten am Waldrand oberhalb der Werkstatt die Kolonie Neu-Olten (*Untere Hardegg 11 bis 17*). Riggenbach hat auch die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen gefördert. Bei der Oltner Niederlassung der Giesserei Von Roll und bei der einer Lagerhausgesellschaft zeigt sich die Verbindung mit dem Werkstattchef schon dadurch, dass ihre Bauten – entstanden 1865 respektive 1866 – ganz in der Nähe des Fabrikanten-Chalets stehen (Abb. 24). Die Maschinenfabrik Louis Giroud endlich ist – 1868 – von einem Mann gegründet worden, der zuvor Mitarbeiter Riggenbachs gewesen war.

Wir deuteten oben an, dass die «Neustadt» nicht nur eine eigene Kirche, sondern auch ein Schloss erhalten habe. Zu diesem Vorhaben gehört eine

längere Vorgeschichte. Im Mai 1868 gründete Riggenbach zusammen mit einigen jungen Oltner Bürgern einen Verein, welchen man als «wissenschaftlichen Verein, der Klubb, Antifreimaurer-verein, die Jungen» bezeichnete.<sup>35</sup> Absicht der Gründer war es, den Geist der Regeneration, in welcher Olten eine so glorreiche Rolle gespielt hatte, wiederzubeleben. Das erste Unternehmen des Klubs war eines der Zerstörung. 1868 forderte eine «Anzahl Bürger» – es handelt sich um die Mitglieder des Riggenbachschen Vereins – den Abbruch des Zielempen, der an der Nordostecke der Altstadt gelegenen Stadtburg Oltens. «Die

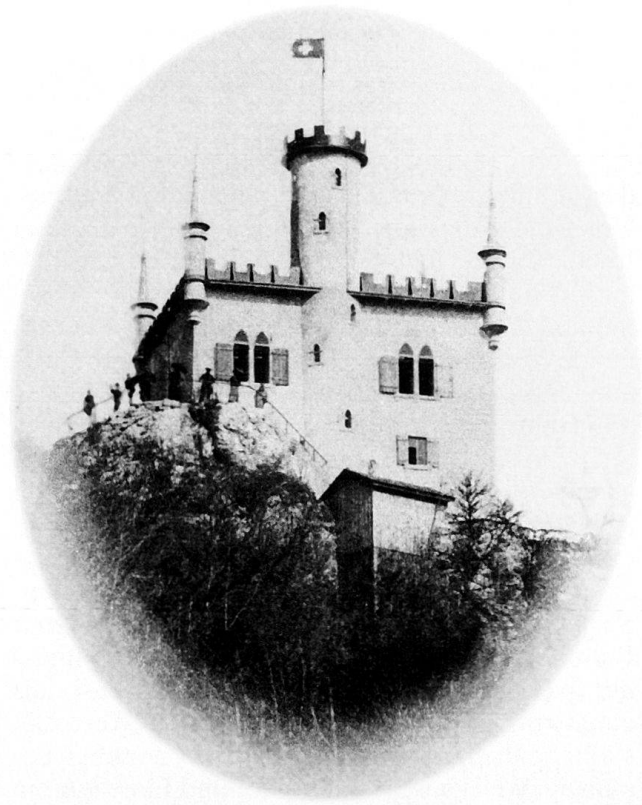


Abb. 26 Das Sälischlössli, entstanden 1870–71 durch Ausbau der zerfallenden Neu-Wartburg.

heutige Zeit», so argumentierte man, gehe dahin, «die Mauern & Ringwälle, welche die Städte umgürten zu beseitigen u. neue Wohnungen zu erbauen, welche hinlänglich mit Luft u. Licht versehen sind».<sup>36</sup> Der Vorstoss hatte Erfolg; befriedigt konnte der Protokollführer des Vereins feststellen: «Der Zielemp musste dem modernen Zeitgeiste weichen trotz Murren & Knurren einiger engherziger Philisterseelen».<sup>37</sup> Riggenbach aber erhielt an seinem Namenstag einen Grittibänz zum Geschenk, «den Klaus Riggenbach als letzten Ritter im Schloss Zielemp darstellend».<sup>38</sup> Im 19. Jahrhundert hat man öfters den Eindruck, die für die Zeit typische architektonische Altertümelei entspringe dem Bedürfnis, Abbrüche wieder gutzumachen. In Olten ist ein solcher Vorgang nachweisbar. Der Chronist des «Klubbs» berichtet, dass «das Mitglied Direktor Riggenbach [...] nach glücklicher Zerstörung des Schlosses Zielemp sein Augenmerk auf [eine zerfallende Burg] geworfen und als Ersatz für jenen zerstörten Bau den Wiederaufbau dieser Ruine angeregt» habe.<sup>39</sup> Bei diesem Schloss handelt es sich um die südöstlich der Stadt liegende Vordere Wartburg, nach einer Feuerwächterfamilie auch Sälischlössli genannt (*Wartburg-Säli-Strasse*). Beim Zielemp, kommentiert der Chronist, «hatte man das Alte zerstört, um dem jungen Leben Raum zur Entwicklung zu schaffen, hier hatte man die Restaurierung des Alten im Plane, um durch Belebung der mittelalterlichen Romantik auf dem weit-schauenden Felsenschlosse wieder einen frisch belebenden poetischen Zug in die dürre Tröckne der Gegenwart zu bringen».<sup>40</sup> Der Wiederaufbau des Säli wurde für lange Zeit zur Hauptbeschäftigung des nunmehr als Säliclub bezeichneten Vereins. Um Geld zu sparen verwendete man beim Bau Lokomotiv-Bestandteile: Platten für die Verschaltung, Dampfessel für die Ecktürmchen. Selten kommt die für das letzte Jahrhundert bezeichnende Verschlingung von Fortschrittsglaube und Romantik, von Sanierungswut und sentimentaler Altertumsschwärmerei, von Technik und Träumerei so exemplarisch zum Ausdruck wie in dem an ein Blechspielzeug erinnernden Sälischlössli (Abb. 26).

Olten erhielt also dank der Eisenbahn gleichsam eine zweite, neue Stadt auf dem rechten Aareufer. So stolz man auch auf diese war – im Vergleich zum Bahnhofquartier, welches seit 1863 am Solothurner Westring entstanden war<sup>41</sup>, erschien sie als eine Errungenschaft von zweifelhaftem Wert. Die städtebaulichen Verhältnisse waren denkbar ungünstig. Weil zwischen Bahnhof und Fluss nur ein schmaler Streifen Land lag, konnte sich vor dem Bahnhof kein Quartier entwickeln. Die Bahnhof-

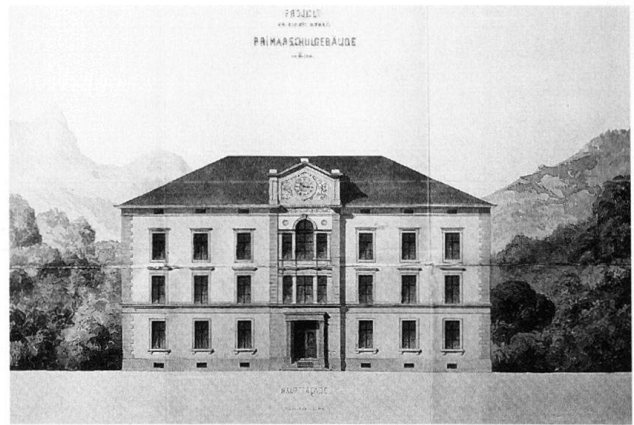


Abb. 27 Projekt für das Schulhaus auf dem Hübeli, 1868, vom Semperschüler Jakob Kälin (geb. 1842). Ausführung 1869–70, in vereinfachter Form. Archiv Hochbauamt Olten.

strasse musste seitlich ans Stationsgebäude herangeführt werden, und der Grossteil der Neubauten entstand nicht vor, sondern hinter dem Bahnareal. Das Schlimmste aber war, dass die «Neustadt» die alte Siedlung nicht kräftigte, sondern schwächte, indem sie ihr als quasi-autonomes Gebilde konkurrierend gegenübertrat. Der Bereich westlich der Altstadt, der sich im Biedermeier als neuer Siedlungsschwerpunkt etabliert hatte, geriet völlig ins Abseits – zugunsten eines Gebiets, welches durch den Aaregraben von der Kernstadt getrennt war und deshalb bislang als Hinterland gegolten hatte. 1869–70 versuchte man, die linksufrige Stadt durch den Bau eines Schulhauses aufzuwerten (*Konradstrasse* 10; Abb. 27). So stattlich der Bau war (man hatte die Pläne von einem Semperschüler zeichnen lassen), er kam nicht zur Geltung. Man hatte ihn schräg hinter dem Chor der Stadtkirche platziert, an einem baumbestandenen Platz, der anstelle des Friedhofs angelegt worden war (*Munzingerplatz*). Es ist denkbar, dass man mit dem Schulhaus ein Eckelement für eine Ringanlage schaffen wollte, welche die Kirchgasse mit dem in Entstehung begriffenen *Kapuzinerplatz* und mit dem durch die Bahnlinie aufgewerteten Uferbereich verbinden sollte.<sup>42</sup> Wie dem auch sei – jedenfalls wurde nichts dergleichen verwirklicht. Und so präsentierte sich Olten um 1870 als eine Stadt, bei welcher Alt und Neu beziehungslos nebeneinander standen. Statt als Modell für eine gelungene Verknüpfung von Tradition und Fortschritt wirkte es als Beispiel dafür, wie ungünstig sich ein allzu rasches Anwachsen des Verkehrs und eine Ankoppelung an ein auswärtiges Entscheidungszentrum auf eine Siedlung auswirken können.

Im politischen Bereich hat die Eisenbahn für Olten ähnlich problematische Folgen wie im städtebaulichen. Statt die führende Position, welche

Olten in der Regeneration errungen hatte, zu festigen, trug die Eisenbahn entscheidend zu deren Beendigung bei. 1852 hatte Solothurn für den Bau einer direkten Verbindung von Olten zur Kantonshauptstadt durchs Gäu gekämpft. Die Zentralbahn hatte das vereitelt, und Olten hatte sich auf die Seite der Basler Gesellschaft geschlagen. Seither galt die Stadt als Verräterin an der Sache der Hauptstadt und des oberen Kantonsteiles insgesamt.<sup>43</sup> Nicht zuletzt wegen seiner Haltung in der Gäubahnfrage wurde das «Oltner Régime» 1856 von den «Roten» gestürzt; die Stadt, Sitz der besiegten «Grauen», befand sich nun in der Opposition.<sup>44</sup> Als 1865 die Rebellion gegen die Zentralbahn begann – damals erwirkte Solothurn (als Gegenleistung für die Unterstützung der Gotthardbahn) die Aufhebung des von der Bahngesellschaft aufgezwungenen Gäubahn-Baustopps – spielte Olten nicht die Rolle eines Führers, sondern eines unumgänglichen, aber im Grunde unwillkommenen Partners.

## 2.4 Der Gäubahn-Bau und die städtebauliche Neuordnung Oltens

Warum war Olten jetzt überhaupt am Gäubahn-Vorhaben interessiert? Weil es in ihm die Chance sah, der durch den SCB-Bahnhof verursachten – inzwischen unübersehbaren – städtebaulichen Fehlentwicklung gegenzusteuern. Die Oltner Endstation der Gäubahn sollte nämlich auf das linke Aareufer zu stehen kommen; damit würde das alte Olten einen «eigenen» Bahnhof erhalten.<sup>45</sup> Die Voraussetzungen für eine vorteilhafte Platzierung dieses Bahnhofes waren wegen der gegen Olten bestehenden Ressentiments allerdings nicht die besten. Das zeigte sich schon 1871, als ein «Interkantonales Vorbereitungskomitee der Gäubahn» ein Konzessionsgesuch für die Bahn stellte. Im zugehörigen Plan verlief die Bahnlinie nordwärts der Stadt; der Bahnhof aber war in den Hagmatten platziert, etwa in halber Distanz zwischen den Siedlungskernen von Olten und Trimbach.<sup>46</sup> Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das Komitee darauf aus war, Trimbach zu einem Rivalen Oltens aufzubauen. Der Stadtrat von Olten liess nun durch Ingenieur Olivier Zschokke einen Alternativvorschlag ausarbeiten. Zschokke situierte den Bahnhof in der Neumatte, zwischen der Solothurnerstrasse und dem Friedhof an der Baslerstrasse. Das Stationsgebäude und der Bahnhofplatz wären in die Gegend des heutigen Stadthauses zu liegen gekommen (Abb.28). «Der so projektierte Bahnhofplatz lässt sich sehr leicht mit dem jetzigen Strassennetz Oltens verbinden und

wird dem Centrum der Stadt auf einige hundert Fuss nahe gerückt».<sup>47</sup> Olten setzte dieses Konzept im Komitee mit dem Druckmittel des Subventionsbeitrags durch.<sup>48</sup> Der Vertrag, welcher der Stadt 1873 den Neumatt-Bahnhof zusicherte, hielt auch fest, dass der Flussübergang der Gäubahn möglichst nahe an die Stadt zu rücken und mit einem Fussgängersteg auszustatten sei.<sup>49</sup> Dadurch wollte man die Verbindung zwischen dem linken Ufer und dem SCB-Areal (Bahnhof und Werkstätten) verbessern.

Die Angelegenheit schien für Olten bestens zu verlaufen, übernahm doch am Ende die Zentralbahn die Ausführung der Gäubahn. Aber ausgerechnet diese Gesellschaft war es, welche das Bahnhofprojekt ihres alten Verbündeten zum Scheitern brachte – nicht aus politischen, sondern aus verkehrstechnischen Gründen. Im Verlauf der Planung kam nämlich der Oberingenieur der Zentralbahn zur Ansicht, «dass vom Standpunkt des Betriebes und besonders auch mit Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse des Bahnhofes Olten» die geplante Einführung zwischen dem Hauptbahnhof und den Werkstätten unmöglich sei, dass sie vielmehr «unterhalb [derselben] stattfinden müsse».<sup>50</sup> Das bedeutete eine Verlängerung und damit eine Verteuerung der Bahnlinie. Die Planer der Zentralbahn schlugen deshalb eine ganz andere Lösung vor, nämlich eine Südumfahrung der Stadt. Der Gäubahnhof kam bei diesem Projekt in die Rötzmatt zu liegen. In Olten löste dieses Vorhaben grosse Empörung aus. Die Rötzmatt sei «zu einer Bahnhofanlage für Olten und für alle diejenigen, welche den Verkehr in Olten suchen, der allerungünstigste Platz [...]: nicht nur [sei] die bauliche Entwicklung Oltens nach dieser Richtung eine vollendete Unmöglichkeit, sondern es [seien] auch die Zugänge von der Stadt aus zum Bahnhofe schwer zu erstellen und [blieben] stetsfort für den Verkehr höchst unbequem».<sup>51</sup> Nach hartnäckigem Widerstand<sup>52</sup> akzeptierte Olten schliesslich die Südumfahrung. Der Entscheid wurde ihm durch Kompensationsleistungen und durch die Einsicht erleichtert, dass es bei Widerstand selbst diese verlieren konnte. Der für das Eisenbahnwesen letztinstanzliche Bund war nämlich an den Vertrag, in welchem Oltens Interessen gesichert waren, nicht gebunden.<sup>53</sup> Die Kompensationsleistungen bestanden darin, dass man den Bahnhofstandort noch etwas verbessert hatte und dass die durch die Südlinie erzielten Ersparnisse Olten zugute kommen sollten. Mit dem Geld sollte unterhalb der Altstadt eine befahrbare Brücke über die Aare und in ihrer Verlängerung eine Strasse bis zur Baslerstrasse erstellt werden.

In Olten war man überzeugt, Opfer einer späten und ungerechten Straf- und Racheaktion wegen der seinerzeitigen Allianz mit der Zentralbahn geworden zu sein. Selbst wenn die Gegner der Stadt Einfluss auf die Bahnplanung gehabt hätten, hätten sie doch bloss die Rolle des Bösen gespielt, das wider Willen Gutes schafft. Der von Olten verfolgte Plan hätte städtebaulich katastrophale Folgen gehabt. Nachdem schon die Aarauerstrasse von einer Bahnachse zerschnitten war, wären nun noch zwei weitere der vier Ausfallachsen – die Basler- und die Solothurnerstrasse – von Bahnlinien gekreuzt worden. Grosse Bauflächen wären durch Schienen von der Kernstadt getrennt worden. Mit der Platzierung des Gäubahnhofes in der Dünnermulde waren diese Schäden vermieden.

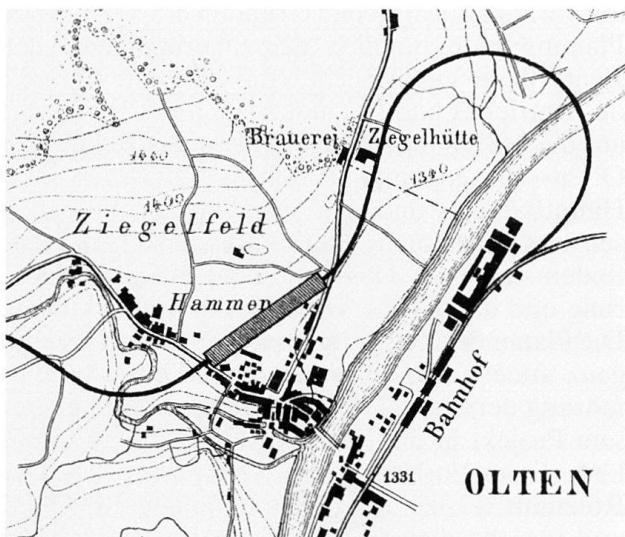


Abb. 28 Aus der *Übersichtskarte der Eisenbahnprojecte Solothurn–Olten*: Bahnhof in der Neumatt und Nord-Einführung der Gäubahn in den SCB-Bahnhof, wohl 1872.

Zwar fehlte hier der Raum für die Anlage eines Bahnhofquartiers. Aber der Gäubahnhof stellte ohnehin keine städtebauliche Energiequelle ersten Ranges dar. Das Hauptproblem Oltens – die Stagnation des linken Ufers – konnte mit einem Regionalbahnhof gar nicht gelöst werden. Dafür war es vielmehr nötig, den Hauptbahnhof für das linke Ufer zu erschliessen. Und dafür war die eingehandelte Bahnhofbrücke genau das richtige Mittel. Man wurde sich dessen erst bewusst, als man an die Erarbeitung eines «Stadtbauplanes» ging. Dieses Planungsinstrument war 1875 mit dem damals erlassenen ersten Baugesetz des Kantons Solothurn eingeführt worden.<sup>54</sup> Olten wandte sich für die Schaffung des Planes an den Mann, der das Baugesetz initiiert hatte und der bei der Frage des Gäubahnhofes eine wichtige Rolle gespielt hatte, nämlich an Ingenieur Hermann

Dietler (1839–1924), ehemals Kantonsingenieur und Baudirektor, zurzeit Direktor der Emmentalbahn, später langjähriger Direktor der Gottthardbahn. Der Oltner Bauplan lag bereits Ende 1875 im Entwurf vor<sup>55</sup>; 1877 wurde er – samt einem zugehörigen Baureglement – rechtsgültig. Dietlers Bauplan ist einer jener Ingenieur-Stadtpläne, welche nachmals so heftig wegen ihres trockenen Rastermusters kritisiert wurden (Abb. 30). Die geplante Brücke legte Dietler in die Mitte des Stationsgebäudes; die Brückenachse setzt sich als lange Strasse ins linke Ufer fort, das Rückgrat eines grossen Neuquartiers bildend. Angesichts des Planes wird sofort klar, dass sich die städtebaulichen Energien des Hauptbahnhofes künftig in diesen neuen «Kanal» ergiessen und dass die für das rechte Ufer vorgesehenen Baugevierte leer bleiben werden. Kein Wunder, dass sich unter den Liegenschaftsbesitzern des rechten Ufers Widerstand gegen die Brücke regte. Die Geldnöte der Zentralbahn kamen ihren Wünschen entgegen; 1878 ersuchte die Gesellschaft um einen Aufschub des Brückenbau-Termins von 1879 auf 1881. 1880 bat sie erneut um eine Verlängerung. Und nun entbrannte ein heftiger Streit darüber, ob man diesem Gesuch entsprechen solle. Ein Oltner Bürger erinnerte sich später an die entscheidende Gemeindeversammlung: «Haufen von Volk zogen aus allen Quartieren ein und theilten ihre Gruppen in links- und rechtsufrige, die Redeschlacht begann. Mutlos liefen die Führer der rechtsufrigen aus halber Versammlung davon und gegen Mitternacht verkündeten Kanonenschüsse von den Höhen des Frohheim, dass die Verschiebung mit übergrossem Mehr abgelehnt und der Bau der Brücke beschlossen sei. Nach wenigen Monaten wurde mit dem Bau der Brücke begonnen und im Jahre 1883 [wurde sie] dem Betriebe übergeben» (Abb. 31).<sup>56</sup> Die Folgen des Brückenbaus entsprachen dem, was die rechtsufrigen Brückengegner befürchtet hatten. Nachdem die vom Hauptbahnhof verursachte Wertsteigerung lange Zeit einseitig dem rechten Ufer zugute gekommen war, schlug nun das Pendel auf die Gegenseite aus; jetzt kam ebenso einseitig das linke Ufer zum Zug, das zudem noch einen bescheidenen Profit aus dem Gäubahnhof zog. Wenn man den Stadtplan von 1896 betrachtet, hat man den Eindruck, über die Brücke habe sich ein befruchtender Strom in die Neumatt ergossen; in kürzester Zeit sind hier zahlreiche Bauten entstanden.

Ein Grossteil der Gebäude verdankt sein Entstehen der Initiative einer einzigen Persönlichkeit. Es handelt sich um den Mann, aus dessen Erinnerungen wir zitierten, nämlich um Constantin von Arx (1847–1916). Er gehörte zu den dezidier-

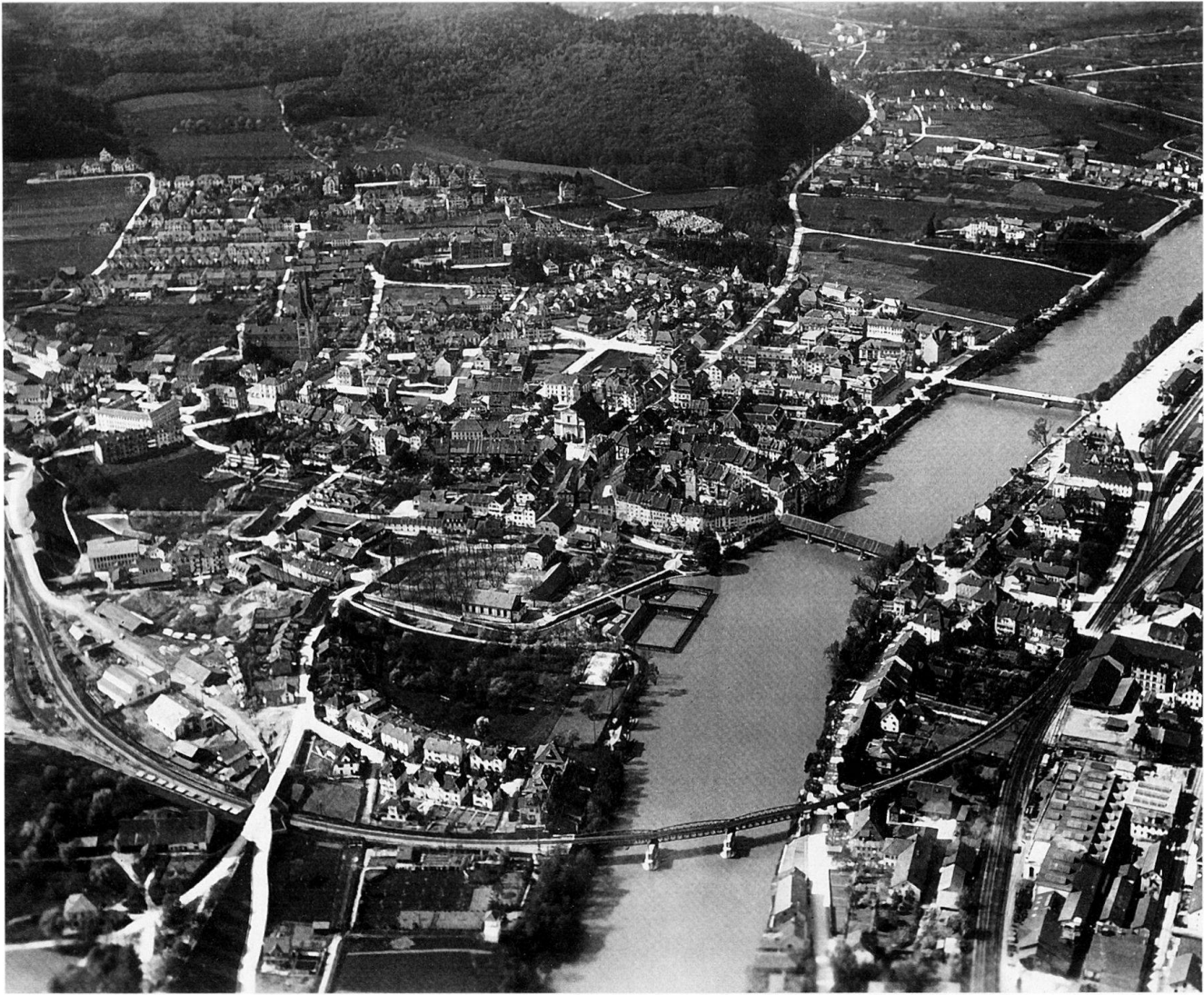


Abb. 29 Flugaufnahme von Olten von Südsüdost, Blickrichtung flussabwärts, um 1920. In der Bildmitte die Altstadt und davor die Schützenmatte, rechts der Bahnhof, unten der Bogen der 1875–76 erbauten, die Stadt südwärts umfahrenden Gäubahnlinie. Ganz links aussen der Bahnhof Olten-Hammer.

testen Vorkämpfern des Brückenbaus. Das ist be- greiflich, lag doch sein «Stammsitz» auf dem linken Ufer, an der Solothurnerstrasse. Hier, bei der elterlichen Liegenschaft, hatte er, nach Abschluss einer Malerlehre, ein Malergeschäft mit Tapetenhandel eröffnet. Dann wechselte er den Beruf; er baute ein Haus, in welchem er eine Wirtschaft betrieb. Nach der Eröffnung der Gäubahn erstellte er einen repräsentativen Neubau in der Ecke zur neuen Bahnhofstrasse, die bekannte Wirtschaft Olten-Hammer (*Solothurnerstrasse* 21: 3 u. 1). Wegen eines Augenleidens musste er die Tätigkeit als Wirt 1883 aufgeben; er musste sich nach einer den Tapetenhandel ergänzenden anderen Tätigkeit umsehen. «Ich hatte schon in meinen Schuljahren grosse Zuneigung zum Geometrischen und Bauzeichnen gezeigt, mir in diesen Fächern die besten Noten verdient und später aus Liebhaberei

Baupläne gezeichnet. Ich entschloss mich zum Bauhandwerk überzutreten, schaffte mir Reisszeug, Reissbrett, Schienen und Winkel an und war Baumeister».<sup>57</sup> Dieser Entschluss erfolgte nicht zufällig in dem Jahr, als die Bahnhofbrücke eröffnet wurde – von Arx wollte aus diesem «Bewässerungssystem» Nutzen ziehen. Er erwarb in grossem Stil Bauland, bevor dieses hohe Preise erreichte. «Ich kaufte Liegenschaften in der Neumatt, Hagmatt und Bleichmatt, auch das «Galgenhölzli» nunmehr Frohheim; legte Strassen an und erstellte bis zum Jahre 1895 cirka 67 Stück kleinere und grössere Wohnhäuser, welche ich in der grossen Mehrzahl rasch absetzen konnte».<sup>58</sup> «Von seiner tätigen Hand geschaffen [entstanden] ganze Strassenzüge, ja fast Quartiere aus dem Boden. Das Ziegelfeld, die Römerstrasse – von ihm so geheissen, weil dort römische Funde, die sich heute

im Museum befinden, zu Tage gefördert wurden – die Jurastrasse, die Ringstrasse sind zum guten Teil sein Werk». <sup>59</sup> Von Arx spielte für die «Neustadt» auf dem linken Ufer eine ähnliche Rolle wie Riggengbach für die auf dem rechten. Auch von Arx lagen Arbeiterwohnungen am Herzen (er war Präsident des Grütlivereins). Auch er erstellte sich ein auffälliges Wohnhaus, nicht ein Chalet, sondern ein neubarockes Stadt-«Schlösschen» (der «Generalbaumeister», wie Riggengbach ihn scherzhaft nannte, erweist sich hier als gründerzeitlicher Bürger mit Nobilitierungsgelüsten) (*Solothurnerstrasse* 14: 2; Abb. 14). Endlich hat auch von Arx «seinem» Quartier Industrien beigefügt. 1895 kaufte er in der Rötzmatt ein Areal, welches von der Gemeinde für die Anlage einer Grundwasser Trinkwasserversorgung vorgesehen gewesen war, und eröffnete dort Kiesgruben und eine Zementfabrik. <sup>60</sup> Er legte damit den Kern zu einem der grössten zusammenhängenden Industriekomplexe der Stadt (*Zementweg* 30 bis 70; Abb. 13). Die erwähnten Wohnquartiere und das Frohheim-schulhaus formen auf dem linken Ufer ein Aussenquartier, das man als eine Erweiterung des alten

Hammer-Dorfes und der Hübeli-«Vorstadt» auffassen kann. Gäubahnhof und Bahnhofbrücke bringen nun noch etwas Weiteres hervor, nämlich eine Art neue «Hauptgasse». Bei dieser handelt es sich um einen Strassenzug, der mehrere Namen trägt – Bahnhofbrücke, *Froburgstrasse*, *Ringstrasse*, *Hammerallee* – der es aber verdiente, «Bahnhofstrasse» zu heissen – weshalb, werden wir gleich sehen. Das zentrale Glied dieser Strassenkette wurde erst Mitte der 1890er Jahre vollendet, aber es war schon 1883–84, im Jahr des Baus der Bahnhofbrücke, konzipiert worden. Damals wurde der erst sechs Jahre alte Stadtbauplan Dietlers von einem Ingenieur revidiert. Es ging um eine bessere Anpassung an bereits Bestehendes: «In Abweichung vom System Dietler hat Hr. Gysin die Topographie Olten und die bestehenden Bauten in best mögliche Berücksichtigung gezogen, ebenso die bereits bestehenden Strassen, Feld- und Fusswege». <sup>61</sup> Die wohl wichtigste Änderung betraf die Achse, welche die Froburgstrasse fortsetzen sollte. Dietler hatte sie, unbekümmert um das ansteigende Gelände, als gerade Strasse geplant. Gysin dagegen knickte sie zweimal ab, so dass sie einen

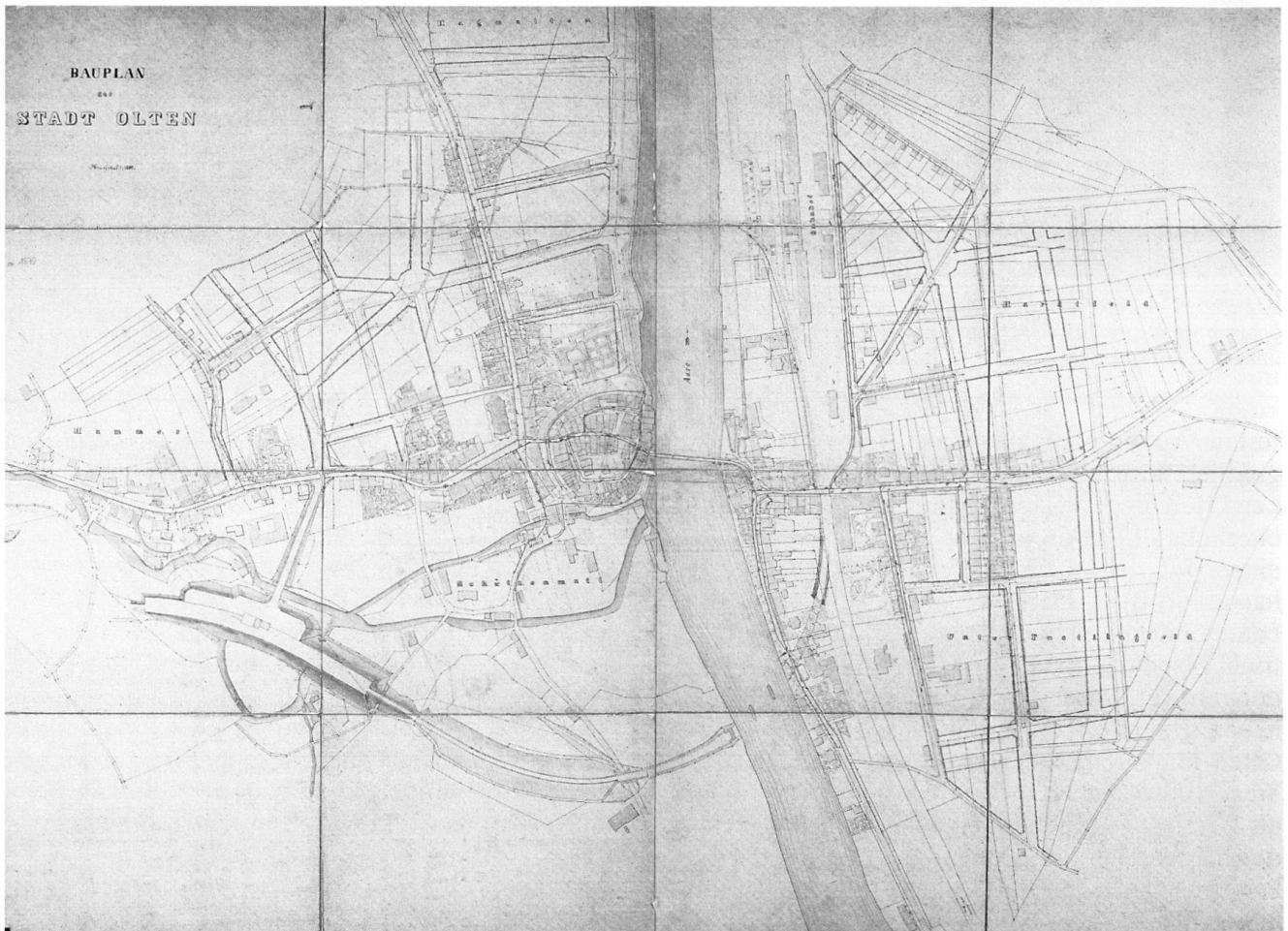


Abb. 30 Bauplan der Stadt Olten, um 1885, mit Eintragung des im Stadtbauplan von 1877 vorgesehenen Strassennetzes und – skizzenhaft – des 1884 revidierten Netzes. Stadtarchiv Olten.



Abb. 31 Blick von der Altstadt auf die 1883 eröffnete Bahnhofbrücke und den Bahnhof (mit vorgelagerten Schienen der Gäubahn). Rechts, am 1923–1925 verlängerten Bahnhofquai, der 1926 erstellte Neutrakt des Schweizerhofs.

dem Hangfuss folgenden, gebrochenen Bogen bildete (Abb.30). Dieser Bogen erreichte die Solothurnerstrasse an jenem Punkt, wo die *Hammerallee* einmündete. Damit war eine Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen hergestellt. Deshalb handelt es sich bei der oben genannten «Strassenkette» im Grunde genommen um eine einzige lange Bahnhofstrasse, und zwar um eine der originellsten der Schweiz. Mit ihrer Bogenform erinnert sie an jene Ringstrassen, welche grössere Städte anstelle barocker Festungssterne anlegten (das Mittelstück wurde denn auch *Ringstrasse* benannt) (Abb.34). An ihren beiden Ende läuft die «Kette» je axial auf ein Stationsgebäude zu, und in beiden Fällen wird das letzte Stück der Achsen durch eine Brücke gebildet: durch diejenige über die Dünnern beim Gäu-, durch diejenige über die Aare beim Hauptbahnhof. Bei diesem hat die Situation monumentale Züge. Brücke und Fluss verhalten sich hier zueinander wie bei gewissen Bahnhofanlagen die Zufahrtsstrasse und die sie flankierenden Grünanlagen. Das ungewöhnliche städtebauliche Ensemble konnte sich nur deshalb nicht voll entfalten, weil die Zentralbahn die Schiene der Gäubahn vor dem Stationsgebäude durchgezogen und den Hauptbahnhof so zu einem «Inselbahnhof» gemacht hatte (Abb.31).

## 2.5 Eine Akropolis an der Aare: Oltens Traum von einer zweiten Regeneration

Olten ging, wie die geschilderten städtebaulichen Umwälzungen zeigen, aus der Gäubahn-Auseinandersetzung gestärkt hervor. Um dieselbe Zeit, als die Zentralbahn ihr Versprechen zum Bau einer Bahnhofbrücke einlöste, zeichnete sich auch im politischen Bereich eine Wende ab. Die «Roten» zeigten Abnützungerscheinungen. Als man – infolge eines Vorstosses des jungen Oltner Kantonsrates Casimir von Arx – die Umwandlung der Solothurner Bank in eine Kantonalbank an die Hand nahm, kamen schwerwiegende Missstände ans Licht.<sup>62</sup> Der Skandal führte zu einer Verfassungsrevision und zu einer Neubildung der Regierung. Mit dieser gelangte Olten, dessen Politiker massgeblich zur Überwindung der Krise beigetragen hatten, wieder in die Führung des Kantons zurück.<sup>63</sup> 1885–1887 wurde in Olten ein schlossartiges Gebäude erstellt, in welchem das wieder erstarkte Selbstbewusstsein der Stadt auf eindrückliche Weise zum Ausdruck kommt (*Froburgstrasse* 1; Abb. 32, 33). Der Bau verdankt seine Entstehung einerseits dem bei Gottfried Semper ausgebildeten St. Galler Architekten Ju-

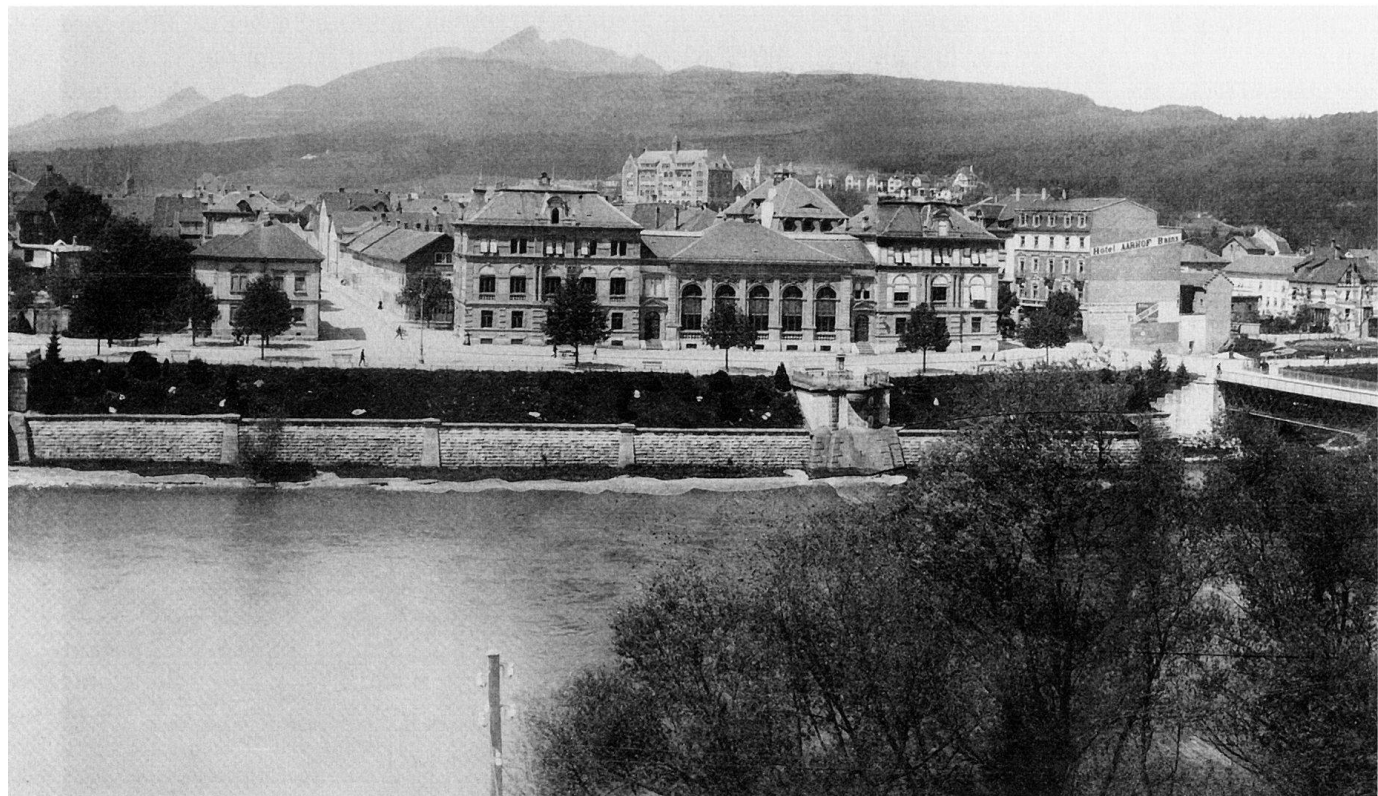


Abb. 32 Panorama-Fotografie des 1891–92 erstellten Amthausquais, um 1905. Links die Altstadt mit dem Zielemp-Durchbruch sowie der Klosterplatz, entstanden anstelle des Stadtgrabens und von Klostergärten, rechts der Komplex von Amthaus, Konzertsaal und Ersparniskasse.

lius Kunkler (1845–1923), andererseits dem bereits erwähnten, am Beginn einer glanzvollen Karriere stehenden Oltner Politiker Casimir von Arx (1852–1931). Das Gebäude besteht aus drei Teilen, die wie eine Zugskomposition organisiert sind: Ein zur Froburgstrasse orientierter Palazzo führt einen Saalbau und einen weiteren Palazzo an, welche beide gegen eine terrassenförmige, mit zwei Aussichtskanzeln bestückte Quaistrasse gewendet sind. Am linksufrigen Kopf der Bahnhofbrücke situiert, wirkt der Bau mit seinen historischen Fassaden wie eine Bühnenarchitektur, eigens für den in Szene gesetzt, welcher über die Bahnhofbrücke in die Stadt «eintritt». Welches Bild will Olten mit diesem Schau-Mal von sich vermitteln?

Zunächst das einer Stadt, in welcher die alte Siedlung und der Bahnhof integriert sind. Mit dem Bau des «Quai-Schlusses» hatte man etwas erreicht, was (vermutlich) schon mit der (nicht realisierten) Profanierung des Klosters angestrebt worden war – eine Auffächerung des linksufrigen Vorstadtbereichs von der Kirchgasse bis zum Aareufer und eine städtebauliche Schwerpunktverlagerung von jener zu diesem. Der Neubau leistete aber etwas, was ein profaniertes Kloster nur unvollkommen hätte tun können. Indem er – schräg über den

Fluss hinweg – in eine direkte Beziehung zum Bahnhofgebäude trat, verklammerte er die alte Stadt mit dem Bahnhof. Weitere Bedeutungsaspekte zeigen sich, wenn man die verschiedenen Funktionen betrachtet, welche in diesem ungewöhnlichen Komplex versammelt sind. Der Kopfbau an der Froburgstrasse ist ein Bankgebäude, das der Ersparniskasse Olten.<sup>64</sup> 1880 hatte Casimir von Arx dieses 1825 gegründete kommunale Institut übernommen und in der Folge modernisiert. Dabei hatte er bewiesen, dass man die Zurückhaltung des sparsamen Hausvaters mit der Angriffbarkeit des Unternehmers verbinden kann. Der reorganisierte Betrieb warf nach kurzer Zeit reichlich Gewinn ab. Der Bankpalast war der sichtbare Ausweis dieses Erfolgs; mit ihm demonstrierte Olten, dass es die öffentlichen Gelder mustergültig zu verwalten wusste und dass seine Mitwirkung in der Führung des Kantons unentbehrlich war. Der südliche Trakt des Komplexes ist das Amthaus des Bezirkes Olten-Gösgen. Es war Casimir von Arx, der im Kantonsrat die Errichtung dieses Baus durchgesetzt hatte.<sup>65</sup> Das war ihm nur gelungen, weil die politische Front gegen Olten am Abbröckeln war. Man hatte das Projekt zwar vereinfachen müssen, aber durch die Einbindung des Baus in ein Ensemble erreichte man, dass er am



Ende sogar das stolze Amthaus in Solothurn<sup>66</sup> übertrumpfte. Olten machte mit diesem Verwaltungspalast deutlich, dass es wieder – wie einst in der Regeneration – als zweite Hauptstadt des Kantons betrachtet werden wollte.

Der ikonologisch interessanteste Teil des Ensembles ist der mittlere. Es handelt sich um einen Saalbau. Die Ausstattung mit einer Bühne und mit Komponisten-Büsten zeigt, dass er für Konzerte bestimmt war. Als man 1870 das Hübelischulhaus errichtet hatte, hatte man darin einen Raum für Musikaufführungen reserviert. 1880 wurde dieser aber für Schulzimmer benötigt. In der Folge reifte der Entschluss, für die Konzertveranstaltungen einen eigenen Bau zu erstellen. Der neue Saalbau war auch für andere Anlässe gedacht, im Besonderen für die Gemeindeversammlungen. Diese hatten, nachdem das Schulhaus an der Kirchgasse zu klein geworden war, im Schützenhaus und dann in den 1870er Jahren im Konzertsaal des Hübelischulhauses stattgefunden. Zweierlei ist am neuen Saalbau ungewöhnlich. Erstens, dass er, der eine städtebauliche Schlüsselposition besetzt, der Musik gewidmet ist – einer «Luxus»-Funktion also, und einer zudem, welche schon im Gebäude auf der Schützenmatt und in der Kirche ein Zuhause hat. Zweitens, dass der Konzertsaal zugleich ein «Parlamentssaal» ist. Wie bei anderen, vergleichbaren Saalbauten<sup>67</sup> hat die Nutzung des Raums zu verschiedenen Zwecken sicher praktische Gründe, aber es geht auch um Prinzipiell-

Ideelles. Das zeigt sich darin, dass man auch bei der Koppelung des Saals mit einem öffentlichen Verwaltungsbau eine Verbindung von Musik und Politik sucht. Man erinnert sich, dass diese Kombination schon im Schützen- und «Opernhaus» auf der Schützenmatt zur Anwendung kam – das Schützenwesen war ja damals etwas eminent Politisches. Wir meinen, dass man mit dem Saalbau am Quai an die Tradition anknüpft, die mit jenem Regenerationsbau begründet worden war. Man will demonstrieren, dass in Olten auch jetzt in der Eisenbahnzeit das korporative Tun im Zeichen der Musik steht, einer Tätigkeit also, welche das Alltägliche-Zweckliche ins Ideale hebt und welche Ratio und Gemüt verknüpft. Das Thema ist aktuell: In den 1870er Jahren hatte sich die demokratische Bewegung vorgenommen, den Eisenbahnbau aus den Händen seelenloser Machtpolitiker in die Entscheidungssphäre kleinstädtischer, ums Gesamtwohl der Nation besorgter Gemeinschaften zurückzuholen. Olten hatte sich zwar in der «Nationalbahnzeit» wegen seiner einstigen Allianz mit der Zentralbahn nicht hervortun können, dafür hatte es inzwischen eine «Vermittler»-Funktion zwischen einer Regionalbahn und dem nationalen Hauptnetz übernommen.

Noch in einem anderen Bereich hatte die Stadt bewiesen, dass sie die im frühen 19. Jahrhundert begründeten Traditionen aufrechtzuerhalten wusste, nämlich in dem der Religion. Auch hier spielte ein Gebäude eine Rolle, welches mit Musik verknüpft

ist, aber anders als beim Konzertsaal geht es nicht um einen Neubau, sondern um die funktionelle «Neugeburt» eines Altbaus. Im Kulturkampf stand Olten an vorderster Front.<sup>68</sup> Das Ereignis, das im schweizerischen Katholizismus zur Sezession führte, fand in der unmittelbaren Nachbarschaft Oltens statt. Nachdem die schweizerische christkatholische Kirche konstituiert war, trat ihr in Olten – was sonst nur noch in der Diasporagemeinde Zürich der Fall war – die Mehrheit der Gemeinde bei. Anderswo waren die Separatisten genötigt, sich eigene Gotteshäuser zu erstellen. In Olten dagegen beanspruchten sie die Stadtkirche für sich (*Kirchgasse 2*). Das Gebäude eignete sich vorzüglich für den neuen Kult, war es doch aus derselben Gesinnung heraus entstanden, welche zur Entstehung des Christkatholizismus geführt hatte. Bauliche Eingriffe erwiesen sich als überflüssig. Nur an der Ausstattung nahm man eine Neuerung vor, aber dabei zielte man nicht auf eine Veränderung, sondern auf eine Akzentuierung des Überlieferten. 1880 baute man anstelle der biedermeierlichen Orgel ein Instrument mit neuromantischen Klangfarben und mit einem Neurenaissance-Prospekt ein.<sup>69</sup> Damit bestätigte man die Funktion der Stadtkirche als Tempel eines musikalisch-demokratischen Katholizismus. Mit dem Bekenntnis zur Stadtkirche als Wiege des Christkatholizismus und mit dem Bau des monu-

mentalens Ensembles am Quai scheint Olten sich als Zentrum einer zweiten Regeneration qualifizieren zu wollen, als Ort, in welchem Tradition und Fortschritt auf exemplarische Weise versöhnt werden. Wird dieser Anspruch zu Recht erhoben? Das «Schloss» am Quai zeigt, dass das nur bedingt der Fall ist. Der Komplex hat ideell gesehen ein «Manko», welches Grenzen der inneren Erneuerungsfähigkeit aufzeigt. Im Komplex fehlt die Funktion der Stadtregierung und -verwaltung – was umso mehr auffällt, als er im «Hôtel-de-Ville-Stil» gestaltet ist. Die Institution der Munizipalgemeinde erlebt gerade um diese Zeit eine «Regeneration». Die Demokraten hatten in der Bundesverfassung von 1874 die Forderung verankert, dass sämtlichen Bewohnern einer Stadt das Mitbestimmungsrecht auch in kommunalen Angelegenheiten zu gewähren sei. In der Folge mussten die Städte, welche das noch nicht getan hatten, Einwohnergemeinden bilden. Olten kam der Forderung 1877 nach; 1881 wurden die Kompetenzen der neuen Institution festgelegt. Wenn Olten sich als Bannerträger des liberalen Erbes profilieren wollte, musste es bei einem baulichen Grossunternehmen wie dem am Quai die neue Körperschaft miteinbeziehen. Tatsächlich hatte man das auch vorgehabt. Der Quai-Komplex geht nämlich auf ein 1882 konzipiertes Projekt für einen Mehrzweckbau zurück, dessen Kern ein Ein-



Abb. 33 Der Komplex von Amthaus, Konzertsaal und Ersparniskasse (im Vordergrund), erbaut 1885–1887. Rechts das 1908–1910 angebaute Stadthaus.



Abb. 34 Flugaufnahme der linksufrigen Stadt, um 1925, mit der die beiden Bahnhöfe verbindenden «Ringstrasse»: rechts vorn die *Froburgstrasse*, die nach der Kreuzung mit der Baslerstrasse in die eigentliche *Ringstrasse* übergeht. Deren mittleres Stück läuft auf die römisch-katholische Martinskirche zu, um dann nach Süden (links) abzuknicken. Links oben endlich die *Hammerallee* und der Bahnhof der Gäubahn.

wohnerstadthaus gebildet und das auch Museen enthalten hätte.<sup>70</sup> Aber dieses Stadthausprojekt krankte an einem inneren Widerspruch, an welchem es scheiterte. Die Einführung der Einwohnergemeinde war in Solothurn keineswegs reibungslos verlaufen. Die Regierung hatte zuerst versucht, eine einheitliche Bürger- und Einwohnergemeinde zu schaffen. Aber sie drang damit nicht durch; man wollte das Gemeindegut nicht mit den «Fremden» teilen.<sup>71</sup> So wurden zwei getrennte Körperschaften geschaffen. In Olten behielt bei der Ausscheidung die Bürgergemeinde die wertvollsten Teile des Gemeindeguts für sich: Waldungen, Grundbesitz, Ersparniskasse. Die Emanzipation der Einwohnergemeinde war eine beschränkte, sie stand praktisch mittellos da. Wenn man 1882 den Bau eines Stadthauskomplexes vorschlug, dann in der Meinung, dass die Bürgergemeinde das Unternehmen finanziere. Offenbar hofften gewissen Kreise, eine fortschrittliche Politik betreiben zu können, auch wenn das Gemeindevermögen nicht «demokratisiert» worden war (worüber manche Linksfreisinnige ange-

sichts der zunehmend rebellischen Arbeiterschaft insgeheim erleichtert gewesen sein dürften<sup>72</sup>). Die Rechnung ging allerdings nicht auf. Die Mehrheit der Bürgerschaft zeigte keine Lust zur Finanzierung eines Baus, der die Einwohnergemeinde als wichtigste Institution der Stadt dargestellt hätte. Sie zog ein einfacheres, von Casimir von Arx vorgeschlagenes Projekt vor, das nur ein Bank- und ein Saalgebäude enthielt. Während der Planung nahm von Arx noch den Bau eines Amtshauses ins Vorhaben auf. Dadurch fiel zwar der Wegfall des Stadthaus weniger auf, aber in einem gewissen Sinn stellte der realisierte Bau ein Fragment dar. Allerdings nur während rund dreissig Jahren. Ab 1905 beschäftigte man sich mit einer Erweiterung des Quai-Komplexes (*Froburgstrasse* 3–5). Im Mittelpunkt stand vorerst die Idee, dem Saalbau rückwärtig einen Theaterbau anzugliedern, der denjenigen auf der Schützenmatte ersetzen sollte. Dann beschloss man aber, dem Ensemble auch ein Stadthaus anzufügen. 1911–12 wurde dieses Projekt ausgeführt. Damit war die 1882 lancierte Idee eines Stadthauses doch noch



Abb. 35 Die römisch-katholische Martinskirche, erbaut 1908–1910, mit Doppelturmfassade gegen die *Ringstrasse*. Rechts das Arzthaus Sonneck (Nr. 30). Postkarte.

Wirklichkeit geworden. Die Einwohnergemeinde hatte nun einen würdigen Sitz erhalten, wobei sie sich allerdings mit dem Status eines Mieters begnügen musste (Abb. 33, 43).

Die ideologischen Spannungen, welche den grossen Komplex in der Ecke von Quai und Froburgstrasse durchziehen, zeugen vom Beharrungsvermögen korporativistischen Verhaltens, zugleich aber auch vom kühnen Versuch, utopische Entwürfe der Regenerationszeit ins späte 19. und ins frühe 20. Jahrhundert hineinzutragen. Olten hat mit dem Quai-Komplex ein Bauwerk geschaffen, welches man in einer Eisenbahnstadt kaum erwarten würde und welches in der Schweiz nicht seinesgleichen hat: eine Art neuzeitliche, an einem Fluss statt auf einem Hügel gelegene Akropolis, mit Stadthaus, Gemeindeparlament und kommunalem «Schatzhaus» sowie mit Stätten für Instrumentalmusik, Gesang, Schauspiel und Festanlässe. Die jüngeren, in Reformstil gehaltenen Bauteile – sie sind geschickt an die historistischen angefügt – zeugen überdies davon, dass die Stadt inzwischen einen monumentalen Bau mit «eigenen» Kräften zu gestalten wusste. Das Stadthaus und das Theater mit seinem skulptural-stromlinienförmigen Innenraum sind Schöpfungen des Oltner Architekten Arnold von Arx (1879–1967)

und seines Partners Walter Real. Von Arx, Sohn eines Bauunternehmer-Architekten, etablierte sich eben um die Zeit des Stadthausbaus als freier Architekt; er war «lange Zeit der einzige ETH-Architekt am Platz».<sup>73</sup>

## 2.6 Im Zeichen der Technik: Flusskraftwerk, Eisenbahn-«Hafen» und Industriequartier

Trotz der Verdienste als Verwalter der Ersparniskasse blieb Casimir von Arx «die Würde eines Bürgeramanns versagt, weil in ängstlichen bürgerlichen Kreisen die Befürchtung vorhanden war, der fortschrittsfreudige und tatkräftige Mann könnte die bürgerlichen Fonds zu sehr der Öffentlichkeit und Allgemeinheit dienstbar machen [...] Umso freudiger nahm die Einwohnergemeinde seine trefflichen Dienste in Anspruch».<sup>74</sup> Als 1890 der Apotheker Alois Christen das Ammannamt der Einwohnergemeinde abgab, wurde von Arx – obwohl er nicht einmal dem Gemeinderat angehörte – zu dessen Nachfolger gewählt.<sup>75</sup> Damit nahm die Geschichte der Stadt eine neue Wendung. Sein Know-How im Finanzwesen nutzend, führte von Arx eine Politik ein, welche sich



Abb. 36 Schulhaus Frohheim, erbaut 1898–1900. Links aussen das Haus des «Cementiers» Pietro Turuvani (Ziegelfeldstrasse 5). Postkarte.

durch ihren Weitblick und ihre Kühnheit drastisch von der bedächtig-kleinstädtischen seiner Vorgänger unterschied. Nur fünf Monate nach seinem Amtsantritt legte er ein «Zukunftsprogramm» vor, das sämtliche für eine aufstrebende Stadt wünschbaren Aufgaben, nach Prioritäten geordnet, enthielt. Welches Wagnis dieses Programm darstellte, zeigt sich darin, dass seine Durchführung eine Anleihe von einer Million Franken erforderte.<sup>76</sup> Dass die Banken diesen Kredit gewährten, war «mehr ein Vertrauensbeweis für den sicheren Führer der Gemeinde denn für die Kreditfähigkeit des Ortes selber», beliefen sich doch die Jahreseinnahmen der Stadt auf kaum 130 000.– Franken.<sup>77</sup> Die Realisierungen folgen sich nun Schlag auf Schlag, in einem zuvor undenkbaren Rhythmus. Unter von Arx erhält Olten endlich die längst fälligen neuzeitlichen Infrastrukturen: Druckwasserversorgung, elektrische Beleuchtung (als Ersatz für Öllicht; das Gaslicht war gar nie eingeführt worden), Kanalisation, Gasversorgung (vor allem für Kochherde). Der *Amthausquai* und die *Ringstrasse* werden gebaut, und binnen kurzer Zeit entstehen auch mehrere öffentliche Hochbauten. Zwei davon haben monumentalen Charakter, nämlich das Postgebäude und das Froheimschulhaus. Das erste – ein «Schloss» in französischer

Renaissance – formt ein rechtsufriges Pendant zum Amthauskomplex (*Bahnhofstrasse* 53: 4). Seine Architekten sind die in Baden ansässigen Dorer & Fuchsli, tüchtige Historisten, welche sich als Erbauer von Postbauten einen Namen gemacht hatten. Das Froheimschulhaus – Sitz der Bezirksschule – steht auf einer Kuppe oberhalb des Ziegelfeldes (*Frohheimweg* 25; Abb. 36). Casimir von Arx hatte die Ausführung dieses Baus einem Architekten übertragen, der im Schulhauswettbewerb leer ausgegangen war, der aber in fortschrittlichen Industriellenkreisen einen guten Ruf hatte, nämlich Karl Moser (1860–1936).<sup>78</sup> Moser nutzte seine Stellung als Bauleiter, um den Bau nach seinen eigenen Vorstellungen zu gestalten.<sup>79</sup> Das Ornament wird – jugendstilhaft stilisiert – dem Baukörper untergeordnet; der Mittelrisalit erhält einen markanten Schweifgiebel. Die exponierte Lage und die für die Zeit ungewöhnlichen Formen – die Jury hatte die Wettbewerbsprojekte Mosers als «kahl» empfunden – machten den Bau zu einem Wahrzeichen der Stadt. Er legte Zeugnis davon ab, dass man in Olten der Erziehung eine besondere Bedeutung beimass. Bei verschiedenen Unternehmungen stützte sich Casimir von Arx auf die Privatinitiative: bei der Gasversorgung, beim Postbau – er wurde von

einer eigens konstituierten Baugesellschaft erstellt<sup>80</sup> – vor allem aber bei der Elektrizitätsversorgung. Olten hat in der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft einen bekannten Namen, als Standort eines bedeutenden Kraftwerks aus der Frühzeit der Elektrizitätsgewinnung und als Sitz des grössten privaten Energieunternehmens des Landes, der Aare Tessin Aktiengesellschaft für Elektrizität (Atel).<sup>81</sup> Dass das so ist, ist nicht das Verdienst der Behörden, sondern Privater. An erster Stelle ist hier jener rührige Mann zu nennen, den wir schon als «Städtebauer» kennengelernt haben, Constantin von Arx. 1888 schlug dieser an einer Versammlung des von ihm präsierten Gewerbevereins die Nutzung der Aare durch ein Kraftwerk vor, wozu entweder der Fluss oberhalb der Klos gestaut oder ein Kanal im Tannwald angelegt werden sollte.<sup>82</sup> Das Projekt war eigentlich mit dem Vorhaben einer Wasserversorgung verknüpft – die elektrische Kraft hätte unter anderem Grundwasserpumpen antreiben sollen – entwickelte sich dann aber unabhängig von diesem weiter. Zusammen mit dem Aarauer Bauunternehmer-Ingenieur Olivier Zschokke und mehreren Oltner Industriellen gründete von Arx ein Initiativkomitee, welches in der Folge die Konzession für die Nutzung der Wasserkräfte

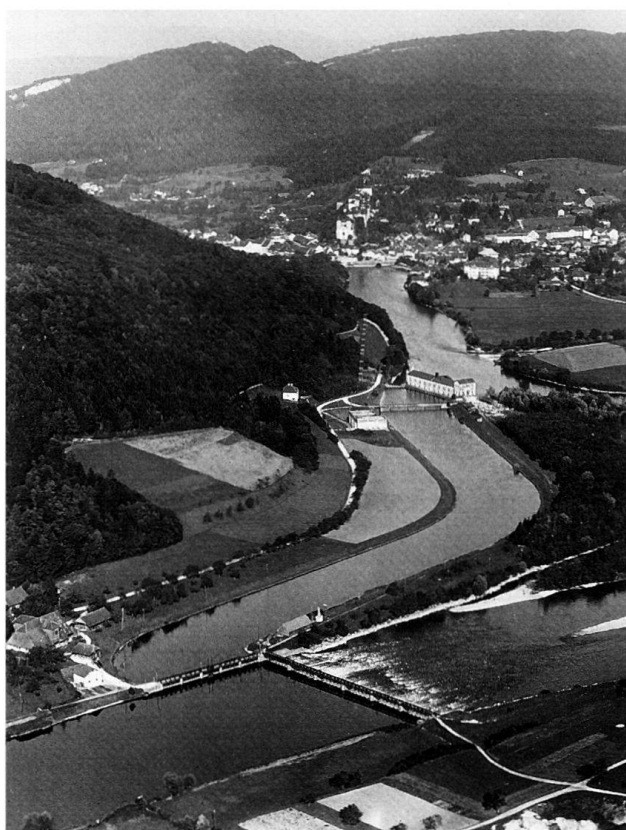


Abb. 37 Flusskraftwerk Ruppoldingen der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerk Olten-Aarburg, erbaut 1894–1896: Kanal mit Maschinenhaus.

bis zur Kettenbrücke von Aarburg erwarb. Inzwischen hatte sich in Aarburg ein Komitee gebildet, das die Anlage eines Kraftwerks oberhalb von Aarburg anstrebte; zu diesem Zweck kaufte es den auf Oltner Boden gelegenen Hof Ruppoldingen. Das «Oltner Komitee» liess daraufhin in aller Eile Pläne und ein Konzessionsgesuch für ein Kraftwerk bei Ruppoldingen ausarbeiten und reichte diese bei den Regierungen von Solothurn und Aargau ein – bei der ersten mit Erfolg. Nach einigem Zögern fanden die beiden konkurrierenden Komitees – das eine besass das Nutzungsrecht für das Wasser, das andere das für das Kraftwerk nötige Land – zusammen. 1892 wurde ein Fusionsvertrag unterzeichnet. Das Oltner Komitee trat dabei seine Rechte an die Vaterstadt ab: Olten sollte Sitz der zu bildenden Gesellschaft werden, und die Stadtgemeinde sollte das Recht auf drei Verwaltungsratsitze sowie auf den Bezug von 100 PS elektrischer Kraft zum Selbstkostenpreis haben. Die derart Begünstigte lehnte zwar zunächst jede Beteiligung ab; als dann aber im Oktober 1894 die Gesellschaft Elektrizitätswerk Olten-Aarburg AG (EWOA) gegründet wurde, beteiligte sie sich mit 60000.– Franken am Aktienkapital und entsandte Stadtmann Casimir von Arx, Constantin von Arx und Louis Giroud in den Verwaltungsrat. Das neue Kraftwerk (*Aare*, IV; Abb. 37) trat als solches im Siedlungsbild Oltens zwar nicht in Erscheinung, aber seine Existenz äusserte sich auf andere, mittelbare Weise. Es bescherte der Stadt einen zweiten Industrialisierungsschub. Die bestehenden Fabriken – insbesondere die Von Roll'sche Giesserei – wurden vergrössert, neue Betriebe siedelten sich an, in so grosser Zahl, dass sie ein neues Industriequartier formten.

Bei dessen Entstehung spielt das Kraftwerk allerdings bloss die Rolle eines Katalysators; die eines Auslösers kam dagegen der Eisenbahn zu. Die Zentralbahngesellschaft hatte schon seit längerem vor, den völlig überlasteten Oltner Bahnhof neu zu organisieren. 1890 nahm sie Verhandlungen mit der Bürgergemeinde auf. Sie wollte Teile des Waldes erwerben, welcher die Ebene zwischen Aare und Hardwald-Hügel bedeckte, um an dieser Stelle einen neuen Rangierbahnhof anzulegen. Die Bürgergemeinde erkannte sofort, dass sich mit dieser Bahnhofserweiterung die Möglichkeit ergab, aus dem immer schlechter rentierenden Wald Gewinn zu ziehen und sich zudem als Förderin des Gemeinwohlverdient zu machen – nämlich mit der Anlage eines grosszügigen, durch Geleise erschlossenen Industriequartiers. Der Mann, der sich die Durchführung dieses Projekts zur Aufgabe machte, war der Förster der Bürgergemeinde, Emil von Arx (1862–1945), ein

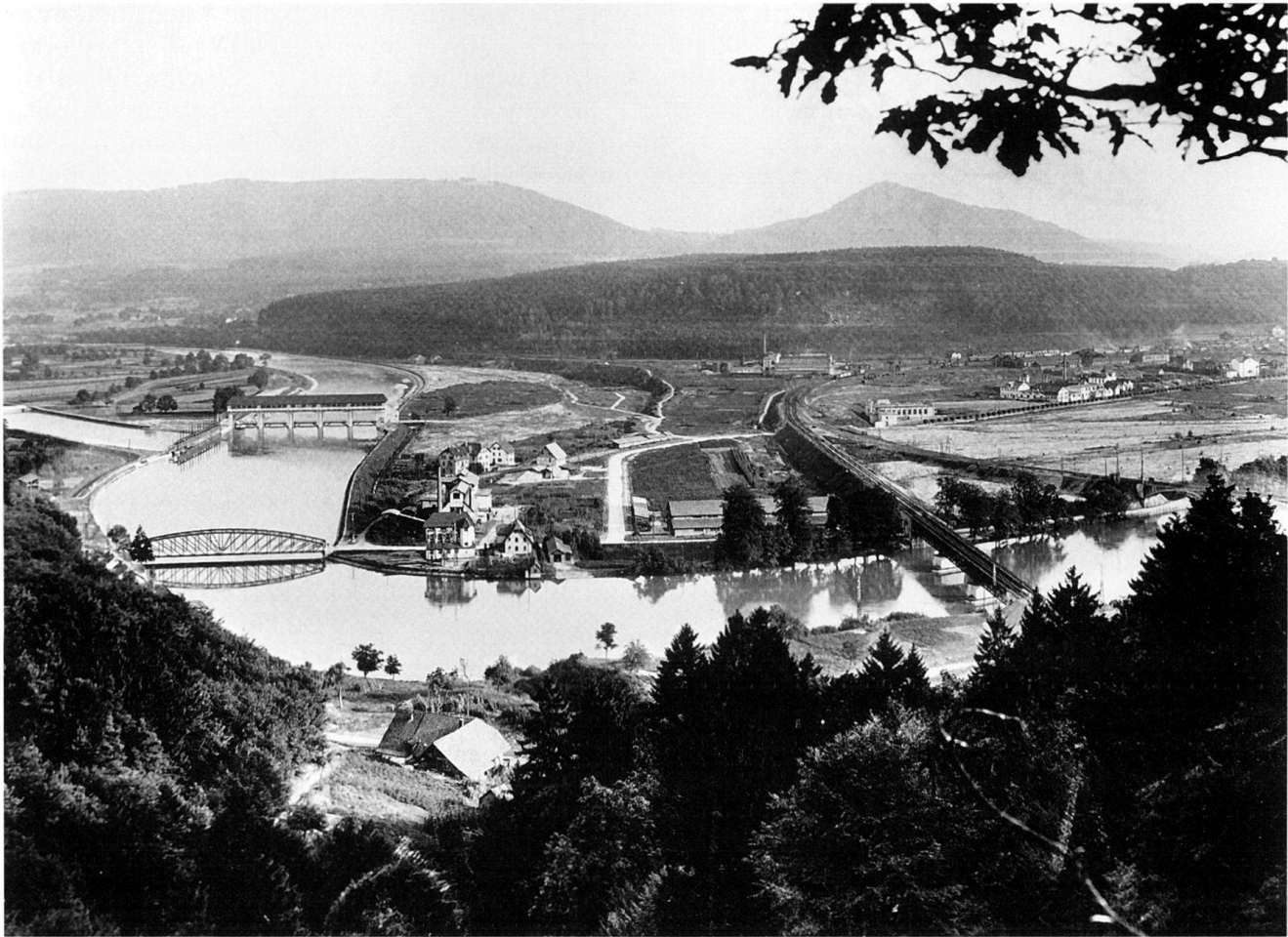


Abb. 38 Das (ehemals bewaldete) Nordende des Oltener Industriequartiers im Aareknie der Rankwaag. Rechts die Brücke der alten Hauensteinlinie und die der Hauenstein-Basislinie, links die Rankwaagbrücke. Über dieser, in dem 1913–1915 korrigierten Flusslauf im Hasli, das zum EWAO-Kraftwerk Gösigen gehörige Stauwehr; vor diesem nach links abzweigend der Werkkanal.

am Polytechnikum ausgebildeter Forstwirt, der 1888 den nach rund 50-jähriger Amtszeit verstorbenen Förster Hammer abgelöst hatte. Noch 1890 entwarf von Arx einen Plan zur Erschliessung des gesamten Areals.<sup>83</sup> Erst ab Mitte der 1890er Jahre wurde das Vorhaben aber Wirklichkeit. Damals wurde nämlich mit dem Bau des Rangierbahnhofes begonnen, und gleichzeitig nahm das Kraftwerk in Ruppoldingen den Betrieb auf. Damit waren Geleisanschluss und Kraftzulieferung garantiert. Binnen weniger Jahre entstanden nun zahlreiche Fabrikanlagen. Zusammen mit den weitläufigen Erweiterungsbauten der Reparaturwerkstätten und dem neuen Rangierbahnhof bildeten sie eine Stadterweiterung, welche, zungenförmig nach Nordost ausgreifend, die vordem im Tannwald verborgene Brücke der Hauensteinlinie in den Bereich der Siedlung zog (Abb. 38). Wenn jetzt der von Norden kommende Reisende in den monumentalen Rangierbahnhof einfuhr, mochte er meinen, dies sei – wie der Hafen einer Meerstadt – der Kristallisationspunkt der Sied-

lung. Die Fabrikbauten verstärkten den Eindruck, dass die Stadt ganz im Banne der technischen Welt stehe. In der Gabelung der von Basel und Zürich herführenden Linien hatte eine Tochterfirma der englischen Seifenherstellerin Lever einen architektonisch sorgfältig gestalteten Fabrikbau errichtet; er bildete, gleich einer monumentalen Gallionsfigur, den nordwestlichen Torbau Oltens (*Tannwaldstrasse* 101 bis 119). Im Industrieareal, welches nordwestlich an den Rangierbahnhof grenzt, dominierten die Bauten der Gerberei Olten – eines Betriebs, in welchem ein altes Gewerbe in industrieller Form neu erstand – und der Fabrik Berna, welche Motorwagen produzierte und damit bereits eine neue verkehrswirtschaftliche Epoche ankündigte (*Industriestrasse* 44 bis 82, 32 bis 40). Wenn man meinte, Olten sei eine typische Industriestadt, täuschte man sich allerdings. Die Industrie war ein wichtiger, aber nicht der beherrschende Wirtschaftszweig der Stadt, und zudem war sie ausgesprochen «pluralistisch» – sie enthielt die verschiedensten Betriebsgattungen

und neben einigen grossen zahlreiche mittelgrosse, spezialisierte Betriebe. Deshalb wurde Olten von der Wirtschaftskrise der 30er Jahre weniger stark betroffen als Städte mit Monoproduktion und schwerer Industrie.<sup>84</sup>

## 2.7 Von der grossen Kleinstadt zur kleinen Grosstadt: eine Erfolgsgeschichte

Im frühen 20. Jahrhundert erlebt die Institution der Stadt eine Renaissance. Für die Zeitgenossen steht diese im Zeichen einer Rückkehr zur alten genossenschaftlichen Schweiz. Ideale Umstände für Olten, könnte man meinen – sein «Programm» bestand ja just darin, die korporativistische Tradition mit dem Fortschritt zu versöhnen. Aber der Schein trügt. Die Zeit ist geprägt von grossen Konzentrationsvorgängen, im wirtschaftlichen wie im gesellschaftlich-politischen Bereich. Im Zentrum der Geschichte stehen nicht mehr Klein-, sondern Grosstädte. In der Schweiz sind es jene, welche schon im Absolutismus die Führung übernommen hatten. In der Regeneration glaubten die Landstädte, deren Macht gebrochen zu haben – in Wahrheit hatten sie sie von Balast befreit. Aus Modernisierungskrisen und Rangkämpfen gingen die einstigen Herrenstädte als riesige Gebilde hervor. Und diese entfalteten eine Strahl- und Sogkraft, welche die frühere, auf äussere Macht gegründete bei Weitem übertraf. Wer sich in einem solchen Spannungsfeld behaupten wollte, musste nicht nur ein überzeugendes ideelles Programm, sondern auch ein Minimum an grosstädtischen Qualitäten aufweisen: eine die Zehntausend übersteigende, steuer- und konsumfähige Bevölkerung, eine weitblickende Führung, eine effiziente und stabile Verwaltung, einträgliche städtische Betriebe, moderne Infrastrukturen, eine funktionierende und entwicklungsfähige Siedlungsform. Für Olten stellen die meisten dieser Punkte zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch eine grosse Herausforderung dar. Das zeigt sich schon am Demographischen. Olten war, als es die Schwelle zum 19. Jahrhundert überschritt, eine ausgesprochene Zwergstadt, kleiner selbst als Nachbardörfer wie Oftringen und Rothrist. Wollte es zahlenmässig auf die vorderen Ränge gelangen, musste es enorme Wachstumsraten vorweisen können, da schon die durchschnittliche Bevölkerungszunahme im Vergleich zu früheren Jahrhunderten ungewöhnlich stark war. Tatsächlich stieg die Bevölkerungskurve Oltens nach Eröffnung der Eisenbahn steil an. Dennoch hatte Olten um 1890 erst die Grösse von Zofingen er-

reicht; es war immer noch eine Kleinstadt, wenn auch eine grosse. In der Zeit des Wachstumsbooms vor dem ersten Weltkrieg erreichte Olten die Grösse von Aarau, und um 1930 war es endgültig zu einer kleinen Grosstadt geworden. Es stand nun bevölkerungsmässig dicht bei Solothurn. Nach dem zweiten Weltkrieg überrundete es dann auch die Hauptstadt, zuerst nur vorübergehend, ab Mitte der 1950er Jahre definitiv.<sup>85</sup>

Auch im Hinblick auf die Stadtverwaltung erscheint das Olten des beginnenden 20. Jahrhunderts als Ort, der noch im Kleinstädtischen befangen war. Zwar hatte die Stadt seit 1890 einen Präsidenten von überragendem Format, aber diesem fehlte für die Durchführung seiner Hoch- und Tiefbauunternehmungen ein kompetenter Baubeamter. Das Problem war weniger struktureller als personeller Art. Im Zusammenhang mit dem Erlass eines kantonalen Baugesetzes hatte man in Olten 1876 eine Teilzeitstelle für die Bauverwaltung eingerichtet.<sup>86</sup> 1888 ersuchte der damalige Stelleninhaber – ein Geometer – um Entlassung, weil ihm die zunehmende Arbeitsbelastung als Bauverwalter die Ausübung seines Berufes verunmögliche.<sup>87</sup> Daraufhin schuf man eine volle Stelle für einen Stadtgenieur, in der Absicht, sie

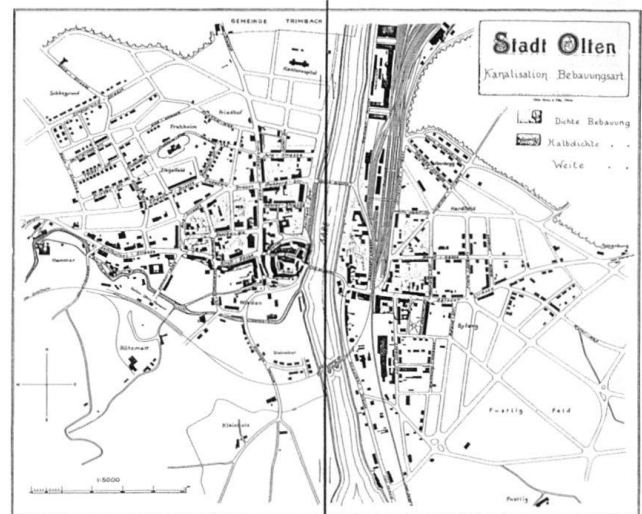


Abb. 39 Stadtplan von Olten, 1906.

mit einem polytechnisch gebildeten Fachmann zu besetzen. Aber es wollte sich kein geeigneter Kandidat melden, und so musste man den Posten wohl oder übel dem bisherigen Bauverwalter überlassen.<sup>88</sup> Casimir von Arx unternahm dann kurz nach Amtsantritt einen erneuten Anlauf zur Berufung eines auswärtigen Fachmanns, wobei er an einen akademisch ausgebildeten Architekten dachte.<sup>89</sup> Aber er geriet vom Regen in die Traufe. Statt des von ihm und von den kommunalen

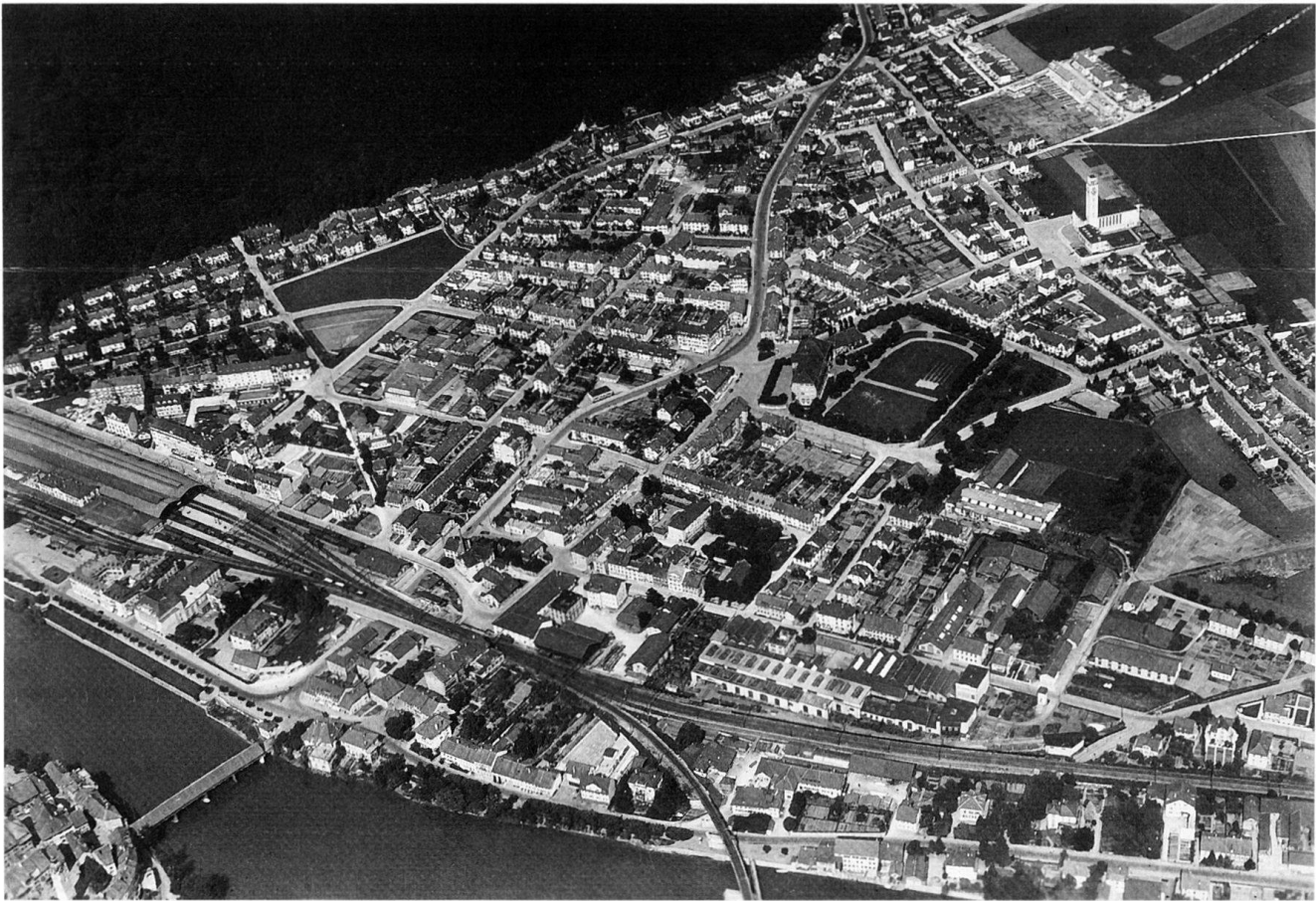


Abb. 40 Flugaufnahme der rechtsufrigen Stadt, um 1930.

Fachleuten vorgeschlagenen Kandidaten wählte die Gemeindeversammlung einen Bauunternehmer-Architekten aus der lokalen Bürgerschaft.<sup>90</sup> Dieser war den komplexen Aufgaben in keiner Weise gewachsen<sup>91</sup>; der Stadtmann war gezwungen, mit dem schwerfälligen und veralteten Instrument von Fachkommissionen und mit auswärtigen Experten zu operieren.

Erst von Arx' Nachfolger, dem Anwalt Hugo Dietschi, gelang es, den Bauverwalter zu entlassen. An dessen Stelle berief er den aus dem Schaffhauser stammenden Geometer Georg Keller (1873–1945).<sup>92</sup> Mit Dietschi und Keller hatte Olten nun ein Führungsgespann, um welches es manch grössere Stadt beneidete. Die beiden können geradezu als Beispiel dafür dienen, welche Qualitäten die «Manager» einer aufstrebenden Stadt im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts aufweisen sollten. Dietschi war wie sein Vorgänger ein Politiker von überlokalem Format; 1922–1937 gehörte er dem Ständerat an. Während aber von Arx die Erfüllung auf der nationalen Ebene suchte (er wurde 1902 Präsident der neugeschaffenen Bundesbahnen), war Dietschi mit Leib und Seele Munizipalpolitiker.<sup>93</sup> Er blieb über 30 Jahre im Amt und vollzog während dieser Zeit den Über-

gang zum Berufspolitiker.<sup>94</sup> Eine ebenso glückliche Wahl hatte die Stadt mit dem Bauverwalter getroffen. Obwohl «nur» zum Geometer ausgebildet, übte Keller die Tätigkeit eines Ingenieurs aus – ein Zeichen für das hohe Niveau, welche die Fachausbildung seit der Gründung des Bundesstaates erreicht hatte. Zudem war er ein hervorragender Verwalter und Organisator; man könnte ihn – wie die nachfolgende Würdigung zeigt – geradezu als einen zweiten Stadtpräsidenten bezeichnen: «Innert [den] mehr als vier Jahrzehnten stärkster Entwicklung unserer Stadt [ist] auf technisch-baulichem Gebiete kein öffentliches Werk irgendwelcher Art ohne seine initiativ bestimmende und weitblickende Führung geschaffen worden – ja auch in allen übrigen Zweigen unseres Gemeinwesens ist während dieser langen Zeit bis zu seinem Rücktritte Ende 1945 kaum je ein Beschluss oder eine Massnahme von irgendwelcher Wichtigkeit zustande gekommen ohne oder gar gegen seine stets klar, klug und kurz begründete Ansichtsäusserung und verantwortungsbewusste Mitwirkung. Dabei ging es, vor allem in den ersten Jahren seiner Amtstätigkeit, um nichts geringeres als darum, das in starker wirtschaftlicher und vekehrspolitischer Entwicklung begrif-

fene, aber auch in mancher Hinsicht noch rückständige Städtchen technisch und organisatorisch zu einer neuzeitlich eingerichteten Stadt auszugestalten».<sup>95</sup>

Die infrastrukturellen Vorarbeiten der 1890er Jahre erwiesen sich – wie in anderen Städten auch – in vielfacher Hinsicht als mangelhaft. Die *Kanalisation* zum Beispiel war ein unbrauchbares Stückwerk. Keller selbst erarbeitete nun den Plan für ein zusammenhängendes, in Haupt- und Nebenäste gegliedertes und auch für die Zukunft berechnetes Kanalisationssystem. Es handelte sich um eine Schwemmkanalisation, als Vorfluter wurde die Aare benutzt. Auch in der Wasserversorgung war etliches zu leisten. Die Einführung der Druckwasserversorgung war unter keinem glücklichen Stern gestanden (*Katzenhubelweg* 45 bis 51). Eine 1895 nach langen und umständlichen Vorarbeiten erstellte Quellwasser-Zuleitung versagte kläglich. Dabei hätte man eine preiswerte und einfache Lösung zur Hand gehabt. Lokale Experten propagierten seit Jahrzehnten die Nutzung des auf Gemeindeboden reichlich vorhandenen Grundwassers.<sup>96</sup> Aufgrund der Aussage eines bekannten Geologen befürchtete man aber, dieses sei durch Leichen vergiftet, welche in nachbarlichen Friedhöfen bestattet waren. Erst am Ende des Jahrhunderts setzte sich die Grundwasserlösung durch (*Gheidweg* 75). Keller, damals

noch nicht Bauverwalter, soll zu dieser Entscheidung beigetragen haben; später sorgte er dann für die Erweiterung der 1902 erstellten Pumpanlagen und Reservoirs und für die Sicherung der Grundwasserschutzzone. Besondere Aufmerksamkeit widmete der Bauverwalter auch dem Strassenbau; Olten galt bald «als eine der Städte mit den bestangelegten und bestgepflegten Strassen» der Schweiz.<sup>97</sup>

Je dichter und komplexer die Infrastruktur wurde, desto wichtiger wurde eine langfristige Planung. Die hauptsächlichlichen Instrumente dazu waren der «Stadtbauplan» und das «Bauprogramm». Das letztere Verfahren hatte von Arx eingeführt. Im 20. Jahrhundert wurde es weiterhin in seinem Sinn gehandhabt, nur wurde das Programm – samt zugehöriger Finanzplanung – jetzt vom Bauverwalter ausgearbeitet.<sup>98</sup> Auch das Instrument des «Stadtbauplans» – anderswo spricht man von Bebauungsplan – hatte Keller fest im Griff; er selber hatte nämlich den Plan ausgearbeitet, welcher während seiner Amtszeit Geltung hatte. 1898 war die Baukommission beauftragt worden, für Ersatz des «im Gebrauch befindlichen, sich als ungenügend erwiesenen & den bestehenden Verhältnissen nicht angepassten Stadtbauplanes» zu sorgen. Für die Erarbeitung eines neuen Planes verpflichtete man – wohl auf Empfehlung des Zürcher Stadtbaumeisters Geiser – den in Zürich tätigen



Abb. 41 Schulhaus im Bifang, erbaut 1908–1910. Rückfassade mit Spielwiese.

Ingenieur Johann Keller-Bächtold (1871–1938).<sup>99</sup> Keller sandte zur Erledigung kartographischer Vorarbeiten seinen Vetter Georg nach Olten, und als 1901 der Vertrag für die zweite Arbeitsphase abgeschlossen werden sollte, schlug er der Stadt vor, sich direkt mit diesem zu verständigen.<sup>100</sup> Georg Keller wurde daraufhin in die Bauverwaltung integriert. 1904 konnte der Kellersche Plan öffentlich aufgelegt werden, 1906 waren die letzten Rekurse erledigt (Abb. 39).<sup>101</sup>

Die Siedlung, welche Keller bei Aufnahme der Planungsarbeiten antraf, zeigte, obwohl sich die Bebauungsfläche binnen eines Jahrhunderts vervielfacht hatte, immer noch kleinstädtische Züge. Wir haben gesehen, dass die «mindere» Stadt auf dem rechten Flussufer in den ersten 20 Jahren nach dem Bau des Zentralbahn-Bahnhofes einen Boom erlebte – auf Kosten der traditionellen linksufrigen Stadt. Nach dem Bau von Bahnhofbrücke und Gäubahn-Bahnhof drehte sich diese Tendenz ins Gegenteil; nun war es das rechte Ufer, welches stagnierte. Um 1890 versuchte die Bürgergemeinde, dieser Entwicklung durch Anlage eines Neuquartiers im Bifang gegenzusteuern – ohne Erfolg.<sup>102</sup> Erst Ende des Jahrhunderts, als die Besiedlung auf dem linken Ufer schon bis in den hoch gelegenen Schöngrund geklettert war, wichen einige Bauunternehmer auf das rechte Ufer aus. Offensichtlich bestand zwischen den beiden Flussufern immer noch ein Antagonismus, welcher auf alten Gewohnheiten und Vorurteilen beruhte. Die Stadt hatte nur dann eine Zukunft, wenn dieser Gegensatz aufgehoben wurde. Keller plante denn auch eine Siedlung, in welcher die beiden Flussseiten das gleiche Gewicht haben. Der Fluss sollte nicht mehr ein Trennendes, sondern ein Verbindendes sein; der Planer sah deshalb eine Kernzone vor, welche rittlings über dem Gewässer sitzt. Um das rechte Ufer aufzuwerten, genügte es allerdings nicht, es auf dem Papier mit einem grosszügigen Strassennetz auszustatten – das hatten, in bescheidenerem Ausmass, schon die Entwerfer der beiden ersten Stadtbaupläne getan. Man musste ihm vielmehr ein Zentrum verschaffen. Das tat man, indem man 1908–1910 im Bifang ein imposantes Schulhaus mit apartem Reformstil-Kleid erstellte (auf einem Bauplatz, der schon 1896 für diesen Zweck erworben worden war) (*Aarau-Strasse* 68; Abb. 41). Später, 1929, kam dann mit der neuen reformierten Kirche noch ein weiterer baulicher Schwerpunkt dazu (*Reiserstrasse* 91; Abb. 42). Zudem galt es, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Der Bahnübergang an der Aarau-Strasse stellte einen Flaschenhals dar, und es fehlte eine grosszügige Transitachse. Seit Beginn des Jahrhunderts hatte man den Bau einer Unter-



Abb. 42 Reformierte Friedenskirche an der Reiserstrasse, erbaut 1928–29.

führung postuliert; in den 1920er Jahren war es dann soweit – parallel zur Aarau-Strasse wurde die schneisenförmige *Unterführungsstrasse* erstellt. Gleichzeitig baute man zwischen der Alten Brücke und dem Bahnhofplatz eine Quaistrasse, den *Bahnhofquai*. Mit diesem wurde das Problem des Durchgangsverkehrs gelöst; er wurde von der Unterführungsstrasse aus zur Bahnhofbrücke geleitet. Mit dem Quai war auch die Idee eines flussübergreifenden Stadtkerns verwirklicht, bildete er doch ein Pendant zum linksufrigen *Amt-Strassequai*.

Auf dem Stadtplan von 1933 erscheint die Siedlung in der Form eines grossen Fludrachsens. Die Siedlungsteile beidseits des Flusses formen den rhomboiden Hauptkörper, das Industrie- und Rangierbahnhof-Quartier bildet den Schwanz. Zur Anlage des letzteren hatte man einen ganzen Wald entfernen müssen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts forstete man als Ersatz in der Nachbargemeinde Hägendorf ein Stück offenen Landes auf.<sup>103</sup> Damit erweist sich die Rodung als Teil einer grossangelegten Verpflanzungsaktion. In den 1910er Jahren kommt es im Bereich der Spitze des Industriequartiers zu einer Reihe ähnlich gigantischer Natureingriffe. 1912–1915 wird der so genannte Hauenstein-Basistunnel erstellt – mit ihm gerät das «Maul» des Bergstollens in den Siedlungsbereich Oltens. Das Aushubmaterial des Tunnels benutzt man, um 1913–1915 den verwilderten, von romantischen Auenwäldchen beglei-

teten Flusslauf unterhalb der Rankwaage zu korrigieren (*Aare*: V; Abb.38). Dieses Unternehmen hängt seinerseits mit einem weiteren, 1913–1917 realisierten zusammen, dem Bau eines Kraftwerkes in Gösigen durch die Elektrizitätswerk Olten-Aarburg AG (*Aare*: VI). Der über sechs Kilometer lange Werkkanal zweigt kurz unterhalb der Rankwaage vom korrigierten Flusslauf ab; durch diesen hindurch läuft ein Wehr, mit dem ein Teil des Flusswassers in den Kanal geleitet wird. Als letztes grossräumiges, Olten berührendes Bauwerk dieser Zeit sind noch die Strassen, Bunker, Sperren, Gräben und Depots zu nennen, welche während des ersten Weltkrieges zur Befestigung des Hauensteins errichtet wurden.<sup>104</sup>

Die aufgezählten Naturumformungen sind ungewöhnlich, nicht wegen ihrer Entstehungszeit oder wegen ihres Umfangs – es gibt ältere und grössere – sondern weil sie unmittelbar an einen städtischen Siedlungsbereich (den des Industrie- und Rangierbahnhofsareals) anschliessen: Dadurch wird offensichtlich, dass es sich bei solchen «Netzwerken» um Ausläufer der städtischen Welt handelt. Weiter südlich, wo die Jurahöhen und die Aaremulde ein grosses Amphitheater formen, scheinen der Siedlung natürliche Grenzen gesetzt; hier im Norden aber findet eine radikale «Entgrenzung» statt. Wir haben hier eine Keimzelle jener «Bandstadt» vor uns, welche in Bälde das ganze Mittelland überziehen und in welcher die Natur – in Umkehr der einstigen Verhältnisse – nur noch in inselhafter Form erscheinen wird.

## 2.8 Olten als Modellstadt geglückter Modernisierung: spekulative Gartenstädte und eine futuristische Badeanstalt

Im frühen 20. Jahrhundert klagte man allenthalben über den Gestaltverlust der Siedlungen und über die Zerstörung der Natur. Die Ursache dafür sah man nicht so sehr in der Industrialisierung, als im Umstand, dass Architekten und Techniker die Gesetze organisch-naturhaften Gestaltens missachtet hätten. Wenn nun das demographische und das wirtschaftliche Wachstum eine weitere massive Ausdehnung der Bebauung notwendig machten, empfand man das nicht als Gefahr, sondern als Chance. Man war überzeugt, die Fehlleistungen des 19. Jahrhunderts korrigieren zu können, indem man sie in grossem Stil mit «charaktervollen» Werken überformte. Für technische Anlagen wie Kraftwerke empfahlen die Reformen ein traditionalistisches Formgewand, für den Wohnbau in Aussenquartieren einheitlich wir-

kende, heimelige «Gartenstadt»-Kolonien, für die öffentlichen Grossbauten eine naturhaft-massige Gestalt, für die Stadtzentren geschlossene und «organische» Strassen- und Platzräume.

Wie kam man diesen Forderungen in Olten nach? Die Gestaltung des Gösiger Kraftwerkes – für das architektonische Kleid der Hochbauten waren von Arx & Real verantwortlich – ist ein Musterbeispiel dafür, wie sich die Zeit eine Versöhnung von Tradition und Technik vorstellte. Das Ganze nimmt sich wie eine Art industrieller Landschaftsgarten aus. Beim Winznauer Wehr, einer mit einem Fussgängersteg bestückten Schleusenanlage, hat der Synthesversuch zu einem kuriosen Gebilde geführt (*Aare* VI: 1; Abb.60). Einerseits evokiert der Bau das Bild einer alten, gedeckten Holzbrücke, andererseits wirkt er wie eine gigantische, jugendstilhaft-futuristische Skulptur. Auch im Bereich des Wohnsiedlungsbaus hat Olten ungewöhnliche Lösungen vorzuweisen, weniger in formaler als in organisatorischer Hinsicht. Der Wohnbau stand im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts ganz im Zeichen der Gartenstadtidee. In der Regel bezeichnete man alles als Gartenstadt, was irgendwie dörflichen Charakter hatte, aber als «wahre» Gartenstädte galten jene, welche erstens für untere Einkommensklassen bestimmt waren und zweitens entweder von Genossenschaften oder von Gemeinden erbaut waren. Diese beiden Organisationstypen basieren auf einer Überzeugung, welche schon im originalen Gartenstadtentwurf enthalten war: dass das soziale Problem eines des Wohnens und dieses wiederum eines des Grundbesitzes sei.<sup>105</sup> In der Schweiz bilden die Eisenbahnersiedlungen einen gewichtigen Anteil des genossenschaftlichen Gartenstadtbaus<sup>106</sup>, und der kommunale Wohnbau entfaltete sich dort, wo eine organisierte Arbeiterschaft vorhanden war. Man möchte deshalb meinen, dass die Eisenbahnstadt Olten für den «wahren» Gartenstadtbau prädestiniert war. Tatsächlich findet man hier ein frühes Exemplar einer sozialreformerischen Gartenstadt, nämlich die Einfamilienhaussiedlung der *Paul-Brand-Strasse*, erbaut 1910 vom Ulmer Architekten Paul Gerber für die Eisenbahner-Genossenschaft Flügelrad. Der Architekt war ein Vorkämpfer der Wohnreform, seine Heimatstadt ein Experimentierfeld sozialen Wohnungsbaus.<sup>107</sup> Angeregt vom Flügelrad-Unternehmen forderte 1911 die sozialdemokratische Fraktion, die Stadt solle im Wohnbau aktiv werden, um die Wohnungsnot zu bekämpfen und zur Befreiung der Arbeiterklasse beizutragen.<sup>108</sup> Der Stadtrat lehnte die Motion aber ab, nachdem er von Bauverwalter Keller informiert worden war, dass in der Stadt gar keine Wohnungs-

not herrsche.<sup>109</sup> Dafür veranstaltete die Stadt auf Initiative Kellers einen beschränkten Wettbewerb für eine 500 Häuser umfassende Gartenstadt im Bannfeld, aus welchem Möri & Krebs, die Erbauer der Eisenbahnersiedlung Geissenstein in Luzern, als Sieger hervorgingen.<sup>110</sup> Das Vorhaben stellte kein Zugeständnis an die Sozialdemokraten dar; es war vielmehr als bürgerlich-freisinnige Alternative zum geforderten kommunalen Wohnungsbau gedacht. Einerseits sollte die geplante Siedlung sozial gemischt sein, andererseits wollte man deren Realisierung ganz der Privatwirtschaft überlassen.<sup>111</sup> Aus dem Projekt wurde nichts. Erst in den Kriegs- und Nachkriegsjahren, als auch Olten in den Sog der allgemeinen Baukrise und Wohnungsnot geriet, wurde die Frage des sozialen Wohnungsbaus wieder aufgerollt. Nun waren es die Bauunternehmer, die sich für den kommunalen Wohnbau stark machten. 1919–20 erstellte die Stadt denn auch ein Gebäude, das nebst einem Feuerwehrmagazin zwei Wohnungen enthielt (*Engelbergstrasse* 7). Bauverwalter Keller hatte dem Unternehmen aber allein deshalb zugestimmt, weil er beweisen wollte, dass «die Gemeinde mit dem kommunalen Wohnungsbau eine grosse Schlappe davon tragen würde, indem sie teuer bauen würde, ohne mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln der Wohnungsnot abhelfen zu können».<sup>112</sup> Der Beweis fiel überzeugend aus, nicht zuletzt deswegen, weil der Baumeisterverband «übernormal hohe Preise» eingegeben hatte.<sup>113</sup> Keller sah aber ein, dass eine Förderung des Wohnbaus durch die Stadt nicht mehr zu umgehen war, nur zog er dem kommunalen Wohnbau – als geringeres Übel – den zu subventionierenden genossenschaftlichen vor.<sup>114</sup> Er rechnete dabei auf Unterstützung seitens des Bundes. Kurz darauf wurden auf nationaler Ebene die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen geschaffen. Im Rahmen der daraufhin einsetzenden Subventionspolitik entstanden auch in Olten etliche Genossenschaftssiedlungen.<sup>115</sup> Die Aura des Programmatischen ging ihnen allerdings ab; die Kollektivbildung hatte in ihrem Fall weniger mit sozialen Idealen zu tun als mit dem Umstand, dass Genossenschaften bei der Subventionserteilung bevorzugt wurden. Man kann sagen, dass Olten vor dem zweiten Weltkrieg für den sozialreformerisch motivierten Sozialwohnungsbau kein fruchtbarer Boden war.<sup>116</sup> Warum war das so? Weil hier das, was man mit dem sozialen Wohnbau anstrebte – möglichst viel Eigenbesitz, niedere Wohndichte, Ausstattung der Häuser mit Gärten, Organisation der Häuser in Gruppen – in weit überdurchschnittlicher Masse vorhanden war.<sup>117</sup> Wider alle Theorie pflegten nämlich in Olten die Bauunternehmer

nicht den Mietskasernen-, sondern den Ein- und Zweifamilienhausbau. Während anderswo das Kleinwohnhaus nur im Brutkasten sozialreformerisch-philanthropischer Anstrengungen überlebte, gedieh es hier gleichsam von selbst, auf dem Boden der freien Marktes. 1874 war der Sälclub mit dem Versuch, billige Wohnhäuser zu erstellen, gescheitert.<sup>118</sup> Kurz darauf, in den letzten fünfzehn Jahren des Jahrhunderts, realisierte der Bauunternehmer Constantin von Arx Arbeiter-Einfamilienhäuser gleich zu Dutzenden, und zwar durchwegs in der Form von Ensembles. Es erstaunt nicht, dass man sich auch andernorts für diesen Wundertäter interessierte.<sup>119</sup> Die durch von Arx begründete Tradition wurde im 20. Jahrhundert von zahlreichen Unternehmern fortgeführt, unter anderem von dessen eigenem Sohn. Constantin von Arx der Jüngere (1878–1966) begann seine berufliche Tätigkeit in der väterlichen Zementfabrik. 1910 verkaufte er diese, um sich als freier Architekt zu etablieren, und 1915 gründete er ein Baugeschäft, welches er in der Folge zum grössten des Kantons ausbaute.<sup>120</sup> Er nutzte die vom Vater ererbten Landreserven zur Erstellung zahlreicher Wohnbauten. Jakob Jäggi (1881–1948), ein aus dem Wasseramt stammender, zeitweise mit Josef Atzli (1878–1944) assoziierter Baumeister, baute ebenfalls ganze Wohnquartiere.<sup>121</sup> Von Arx hatte sich am Technikum Winterthur, Jäggi an dem von Burgdorf ausgebildet; dieser pflegte einen bernisch-malerischen, jener einen schlichteren, mehr kunstgewerblichen Heimatstil. Wohnkolonien wie die von Atzli & Jäggi am *Krummackerweg*, die von Jäggi an der *Friedheimstrasse* und die von von Arx am *Zehnderweg* sind mit solcher Sorgfalt gestaltet, dass man sie für philanthropische Unternehmen halten könnte. Ähnliches gilt für zahlreiche andere Ensembles, zum Beispiel für die Siedlung *Obere Hardegg*, die Kolonie *Waldheim*, die Chalet-Kolonie im Knoblauch (*Chaletweg*) und für die Wohnzeile an der *Aarburgerstrasse* (Nrn. 140–146), welche der bekannte Gartenstadttheoretiker Hans Bernoulli entworfen hat. Natürlich hängt die Vorliebe des Baugewerbes für das Kleinwohnhaus auch mit einem entsprechenden Verhalten auf Seiten der Wohn-«Konumenten» zusammen. Es fällt auf, dass im Olten des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts die ungelerten Industriearbeiter und -arbeiterinnen, für welche man anderswo Mietskasernen baute, als Mitakteure im Wohnungsmarkt kaum in Erscheinung traten – sie dürften ihr bescheidenes Logis in schlecht unterhaltenen Altstadtbauten, in alten Vorstadthäusern und vor allem in den Nachbarhöfen gesucht haben. Dagegen machten sich die Eisenbahnarbeiter im Baumarkt in einem Aus-

mass bemerkbar, welches ihr zahlenmässiges Gewicht bei Weitem überstieg. Nebst Berufsstolz und der Fähigkeit zu einem planmässigen Umgang mit den Finanzen wies diese Arbeitnehmergruppe einen ausgeprägten Willen zum Besitz eines Eigenheims auf, vielleicht deshalb, weil ihr Arbeitsbereich zur Welt des Mobilen gehört. Wir haben die bedeutende Rolle der Eisenbahner im Genossenschaftsbau erwähnt. Es scheint, dass sie in Olten durch ihr massiertes Auftreten eine so starke Nachfrage zu bilden vermochten, dass sich das Baugewerbe auf ihre Bedürfnisse einstellte und so genossenschaftliche Anstrengungen überflüssig machte. So ausgeprägt waren diese Bedürfnisse,



Abb. 43 Stadthaus, erbaut 1908–1910 von der Bürgermeinde für sich selbst und für die Einwohnergemeinde. Links der Eingang zum rückwärtig erstellten Stadttheater.

dass ein Unternehmer ihnen nicht ungestraft zu widerhandeln konnte. Das musste eine Immobilienfirma erfahren: 1910 erstellte sie im Käppelfeld eine Mietskaserne, die einzige der Art in Olten (Abb. 78). Obwohl man den Bau als eine Art Heimatstilschloss gestaltete, wurde das Unternehmen zu einem finanziellen Misserfolg.<sup>122</sup> Über den Hang zum Kleinwohnhaus klagten nicht nur die um ihren Gewinn gekommenen Unternehmer, sondern auch die Behörden. Zwar ersparte die Kleinbauweise der Stadt soziale Kosten, aber dafür zwang sie sie zu Anlage und Unterhalt eines Strassennetzes, das – im Verhältnis zur Einwohnerschaft – zu den grössten der Schweiz gehörte. Wenden wir uns nun dem Problem städtebaulicher Schwerpunktbildung zu. Es ging darum, die explosiv wachsende Siedlung mit architektonischen Wahrzeichen und Merkmalen auszustatten. Wenn wir die Situation um 1930 betrachten, können wir sagen, dass die seit 1885 entstandenen öffentlichen Bauten bezüglich Anzahl und Grösse diese Aufgabe zu erfüllen vermochten. In ideeller Hinsicht allerdings bestanden bei zwei von ihnen Probleme.

Da war einmal das Stadthaus (*Froburgstrasse 5*). Die Einwohnergemeinde gewann unter der Führung von Dietschi und Keller rasch an Gewicht; mit der Kommunalisierung der Elektrizitätsversorgung 1916 etablierte sie sich endgültig als führende Körperschaft der Stadt. Ein Gebäude, das ihr nicht selber gehörte, war ihrem Status nicht mehr angemessen, ganz abgesehen davon, dass es den Raumbedürfnissen der Verwaltung in keiner Weise mehr genügte. Ein Problem symbolisch-ideologischer Art warf auch ein Bau auf, den wir noch nicht erwähnt haben, die 1910 vom St.Galler August Hardegger (1858–1927) erstellte römisch-katholische Kirche (*Ringstrasse 38*). Der Architekt hatte zuerst eine neubarocke Kirche mit seitlichem Frontturm vorgesehen, dann aber auf bischöflichen Wunsch etwas weit Imposanteres geschaffen, nämlich eine neuromanische Basilika mit einer Doppelturmfassade, deren Silhouette an diejenige der Luzerner Hofkirche erinnert (Abb. 35).<sup>123</sup> Um diesen Nachzügler des «orthodoxen» Historismus würdigen zu können, müssen wir uns die speziellen Umstände seiner Entstehung vergegenwärtigen. Wir erinnern uns, dass man die Stadtkirche nur mit rudimentartigen Türmen ausgestattet hatte und dass die Christkatholiken den Bau, als sie ihn übernahmen, in seiner Eigenart respektierten. Um 1900 spielten sie aber mit dem Gedanken, die Türme zu erhöhen.<sup>124</sup> Damit wollten sie dem «Gewichtsverlust» entgegenwirken, den das Baudenkmal mit der Ausdehnung der Siedlung erfahren hatte – man dürfte ihn als unwillkommenen Ausdruck dafür empfunden haben, dass die christkatholische Konfession zunehmend an Terrain verlor. Die papsttreue Kirchengemeinde dagegen, die man Mitte der 1870er Jahre zur Diaspora gemacht hatte, erfreute sich eines kräftigen Wachstums. Mit der neuen Kirche brachten die Römischkatholiken zum Ausdruck, dass sie ihren angestammten Herrschaftsbereich zurückerobert hatten.<sup>125</sup> Indem man den Bau mit einem mittelalterlichen Stilkleid und mit himmelstrebenden, weitherum sichtbaren Türmen versah, versuchte man dem Betrachter den Eindruck zu vermitteln, er habe die altehrwürdige Hauptkirche der Stadt vor sich. Die Stilwahl ist noch in einer weiteren Hinsicht bedeutungsvoll. Die Zeit, welche man architektonisch «wieder belebte», war eine, in welcher das Papsttum über die weltliche Macht (die des deutschen Kaisertums) triumphierte. Die städtebaulichen Umstände kamen solch architektur-rhetorischen Absichten entgegen. Das einst im Abseits gelegene Grundstück, auf welches sich die Altgläubigen 1876 mit ihrer kleinen «Notkirche» (*Ringstrasse 36*) geflüchtet hatten, war inzwischen auf der Rückseite in den Einzugsbereich der Ring-

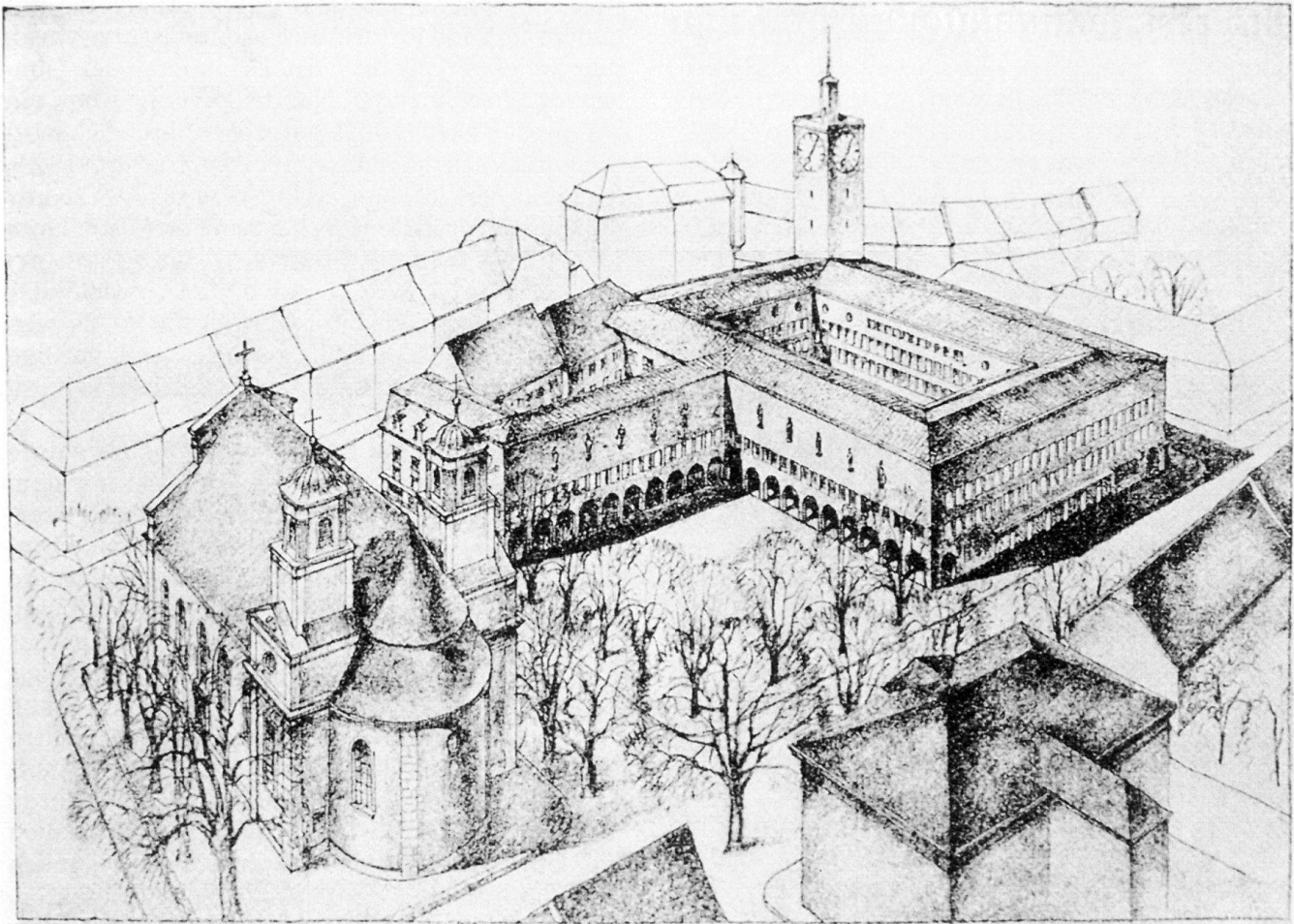


Abb. 44 Siegerprojekt im Wettbewerb von 1928–29 für eine Überbauung des Hübeli-Areals (Stadtverwaltungs-, Museums- und Feuerwehrgebäude), von Schäfer & Risch.

strasse geraten. Ordnete man den Neubau gegenseitig zum bestehenden Kirchlein an, geriet seine Front in die Achse der mittleren Ringstrasse – eine städtebauliche Idealposition für ein Bauwerk, welches auf eine möglichst monumentale Wirkung aus war.

In den 1920er Jahren machten sich die städtischen Autoritäten an die Lösung des Stadthausproblems. Als man sich mit einer Erweiterung des Museumsgebäudes an der *Kirchgasse* (Nr. 10) beschäftigte, kam man auf die Idee, anstelle der dahinter stehenden Häuser der Hübelivorstadt einen Komplex zu erstellen, der die Stadtverwaltung, die städtischen Sammlungen und ein Feuerwehrmagazin aufnehmen sollte.<sup>126</sup> 1928 veranstaltete man für dieses Vorhaben einen Wettbewerb; aus ihm gingen Schäfer & Risch, die Architekten des Klostermuseums zu Allerheiligen in Schaffhausen, als Sieger hervor (*Konradstrasse* 7). Ihr vergleichsweise konservatives Projekt entsprach wie kein anderes den Absichten der Initianten.<sup>127</sup> Diesen ging es nämlich nicht nur um die Befriedigung von Raumbedürfnissen; sie wollten

vielmehr ein Monument schaffen, das den freisinnig-christlichen Idealen Ausdruck verleihen und ein Gegengewicht zur römisch-katholischen Kirche bilden sollte. Die «Keimzelle» der geplanten Anlage war ja das in der Regene-



Abb. 45 Fragment der geplanten Hübeli-Überbauung: Feuerwehrgebäude mit Schul- und Museumsräumen, erbaut 1930–31.

rationszeit erstellte Stadt- und Schulhaus. Die Führer der Stadt hatten also vor, ins «Réduit» des liberalen Olten zurückzukehren; diesen Kernbereich gedachten sie baulich auszuweiten und zu verstärken. Dass man mit dem geplanten Stadthaus an die «goldene Zeit» Oltens anknüpfen wollte, zeigt sich auch in der Idee einer Koppelung von Stadthaus und Museum. Dessen Herzstück bildete nämlich eine Sammlung von Werken



Abb. 46 Badeanlage an der Aare, erbaut 1936–1938. Eingangshalle des Garderobetrakts.

Martin Distelis, jenes früh verstorbenen Oltensers also, welcher landesweit als grosser Künstler und als liberaler Kämpfer gegen die Tyrannei von Klerus und Patriziat bekannt war.<sup>128</sup> – Im Projekt von Schäfer & Risch – es trägt das Motto «Piazza» – sind die Neubautrakte so gruppiert, dass zwei Platzräume entstehen, ein hofartig-geschlossener und ein offener, bei dem die Stadtkirche und das Hübelischulhaus als zusätzliche Platzwände fungieren (Abb. 44). Mit Arkadenreihen und mit einem vom Stockholmer Stadthaus inspirierten Turm wird das Bild italienischer Stadtzentren evoziert; zugleich hat das Ganze durch die städtebauliche Einbindung der Kirche etwas Klösterliches. Der Turm fand bei den Experten keine Gnade<sup>129</sup>; den Auftraggebern dürfte er aber ins Konzept gepasst haben<sup>130</sup>. Mit ihm war der alte, durch Umfunktionierung eines Kirchturms entstandene Stadtturm durch einen zeitgemässeren und cha-

rakteristischeren ersetzt. – Ein Stadthaus, das mit einem stolzen Uhrturm ausgestattet ist; ein Museum, welches dank der Distelisammlung den Charakter eines liberalen Nationaldenkmals hat; ein «Tempel», welcher aus der wegen ihrer Schlichtheit und Ehrlichkeit bewunderten Zeit «um 1800» stammt: Von diesem architektonischen «Team» durfte man erwarten, dass es den herrischen Dom der Römischkatholiken auf den zweiten Platz verweisen würde, sowohl durch das Gewicht der Baumassen als auch durch das der Ideen – es würde demonstrieren, dass weltliche und geistige Macht dann am stärksten sind, wenn sie vereint, nicht aber vermengt sind.

Allein, diese zweite Oltener «Akropolis» wurde nie verwirklicht. Zwar wurde 1929–30 mit dem sogenannten «neuen Museum» (zugleich Feuerwehrmagazin) der Nordflügel der geplanten Anlage erstellt<sup>131</sup> (Abb. 45), aber dann machte die Wirtschaftskrise dem ehrgeizigen Unternehmen ein Ende. Die Ideen eines neuen Stadthauses und eines Stadtturms blieben Desiderat, die einer Stadtkern-Verdichtung und die eines modernen Stadtwahrzeichens dagegen wurden, wenn auch in anderer Form, doch noch Wirklichkeit. Die Aufgabe einer «Verstädterung» des Zentrums wurde von denselben Leuten übernommen, welche auch die des Gartenstadtbaus wahrnahmen, nämlich von den privaten Bauunternehmer-Architekten. Das Stadthausfragment wurde zum Auftakt einer Serie von Gebäuden, welche dem Kernbereich Oltens in kurzer Zeit einen grosstädtischen Anstrich verliehen. Die Erbauer hielten sich im Prinzip an jene Spielart der Moderne, welche die Grundprinzipien der traditionellen Tektonik – Verankerung am Boden, Schwere der Mauer – beibehält. Wegen des baulich konservativen Umfeldes wirkten die Bauten aber ausgesprochen kühn, umso mehr, als sich in etlichen von ihnen eine Gestaltungsfreude äussert, welche man eigentlich nur von «freien» Architekten erwarten würde. Fritz von Niederhäusern und Otto Ehrensperger, beide von Haus aus einem kunstgewerblichen Reformstil verpflichtet, erstellten am Eingang zur äusseren Konradstrasse – also beim neuen Hübelibau – zwei scheibenartig-hohe Bauten mit turmähnlichem Eckmotiv und scharf geschnittenen Fenstern und Balkonen (*Hübelistrasse* 15; *Konradstrasse* 21). Von den zahlreichen, städtebaulich wirksam in Szene gesetzten Blockrandbauten Constantins von Arx des Jüngeren wollen wir nur denjenigen in der Ecke von Basler- und Ringstrasse erwähnen (*Baslerstrasse* 45). Es handelt sich um einen originellen Art-Déco-Bau, bei welchem die Eckrundung der Sockelgeschosse mit der Eck-Abtreppe in den Obergeschossen kontrastiert.

Auch von *Arx & Real*, Vertreter der polytechnisch gebildeten, freien Architektenschaft, profilierten sich mit modernistischen Bauten; so erstellten sie beim Beginn der mittleren Ringstrasse ein Garagengebäude, das dem dortigen «Rond-Point» einen technizistischen Akzent verlieh (*Ringstrasse 15*).

Auf Drängen der selbständigen Architekten Oltens<sup>132</sup> veranstaltete die Stadt 1936 unter ihnen einen Wettbewerb für eine Badeanstalt und kurz darauf einen zweiten für eine Erweiterung des Frohheimschulhauses. Sieger waren in beiden Fällen Hermann Frey (1908–1980) und Ernst Schindler (geb. 1902). Mit den zwei nach ihren Plänen erstellten Bauten hielt die architektonische Moderne in avanciertester und zugleich qualitätvollster Form Einzug in Olten.<sup>133</sup> Der Kontrast zwischen diesen leichten, transparenten Werken und dem schweren, mürrischen Museumsbau auf dem Hübeli könnte kaum stärker sein. Bei der *Badeanstalt* (Schützenmatt 3–5) formen ein langgestreckter, niedriger Sichtbeton-Bau (enthaltend Eingang, Kasse, Kabinen, Restaurant, Terrassen) und ein grosses Liegewiesen-Rechteck mit darin eingelassenen Schwimmbecken eine monumentale, den Raum ausweitende abstrakte Skulptur. Was im Hübeli nicht gelingen wollte, ergab sich mit diesem Heiligtum des Sonnen- und Luftkults von selbst – die Schaffung eines Wahrzeichens des modernen Olten (Abb. 46–48).

Was für ein Bild vermittelt es von der Stadt? Zur Zeit der Inbetriebnahme der Badeanstalt steuer-

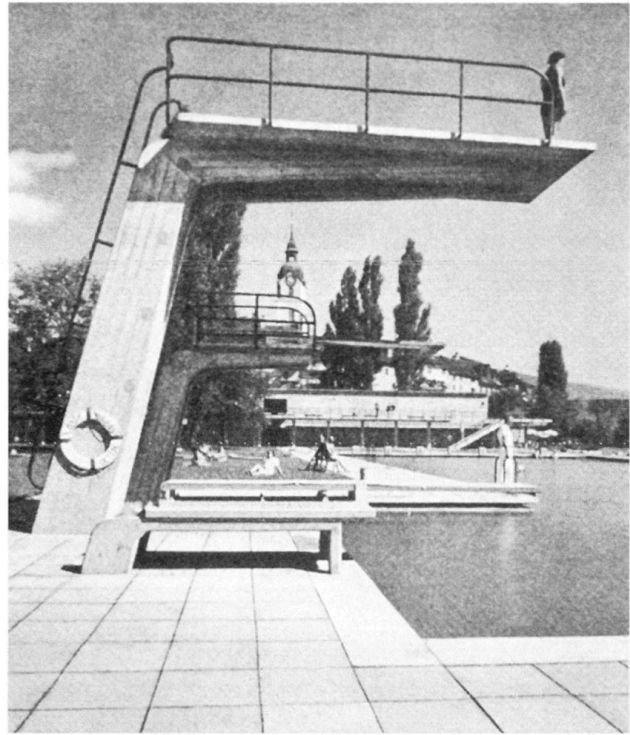


Abb. 48 Badeanlage an der Aare, Sprungturm.

ten die europäischen Grossmächte auf einen Krieg zu, in welchem sich die Spannungen zwischen moderner Technik und überholten soziopolitischen und ideellen Formen auf vernichtende Weise entluden. In dieser düsteren Phase Europas konnten Kleinstaaten wieder, wie beim Übergang vom Absolutismus zu den bürgerlichen Natio-

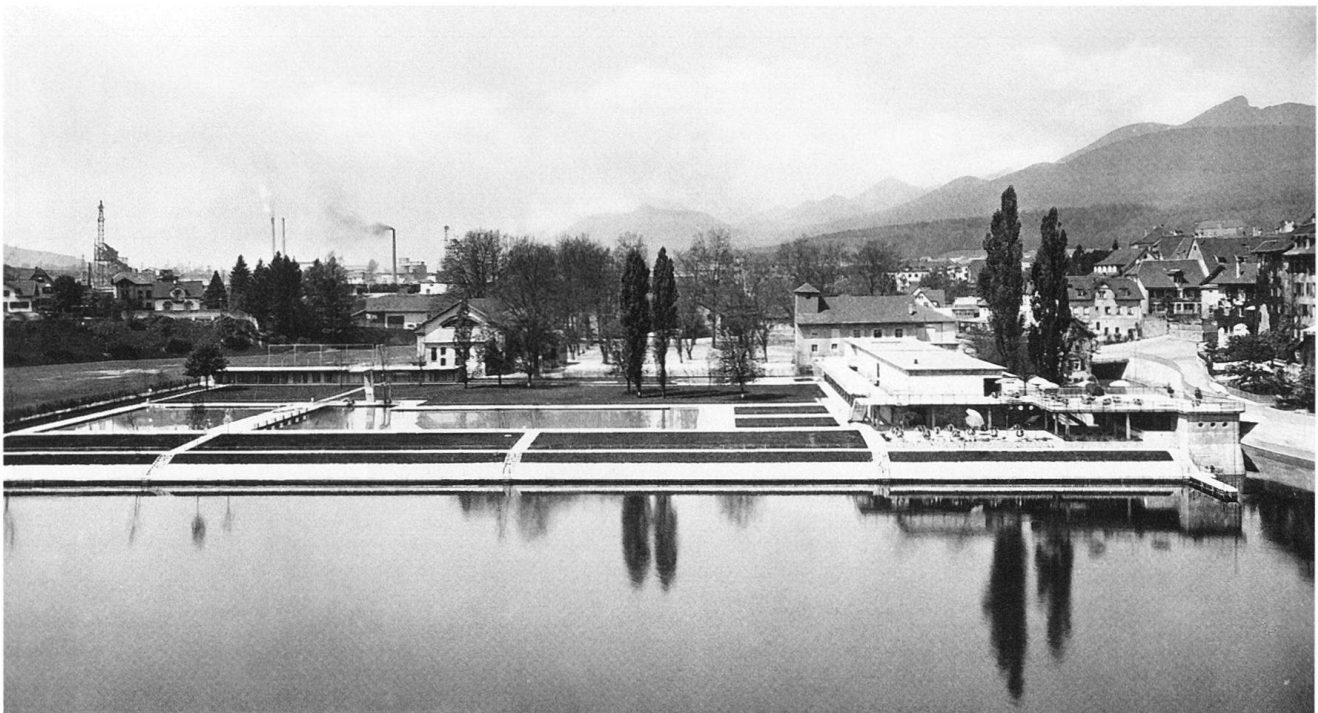


Abb. 47 Badeanlage an der Aare, Gesamtansicht vom Fluss aus.

nalstaaten, die Funktion eines Zukunftsmodells übernehmen. Die Schweiz, welche den Zeitgenossen wie das windstille Auge in der Mitte des Orkans vorkam, führte vor, dass man die Modernisierung auch ohne existenzgefährdende Gewaltausbrüche durchführen konnte – dann nämlich, wenn man die Macht nicht auf der territorialen, sondern auf der wirtschaftlichen Ebene suchte. Ähnlich wie die Schweiz zu Europa verhielt sich Olten zur Schweiz. Während die Grossstädte von heftigen Sozialkonflikten erschüttert wurden, bewältigte man diese in Olten – wie die Lösung der Wohnfrage zeigt – auf vergleichsweise untraumatische Art.<sup>134</sup> In diesem Zusammenhang erweist sich die Badeanstalt als ideales architektonisches Symbol. Die Anlage vermittelt, so eindrücklich wie nur wenige Momente des Neuen Bauens, das Bild einer glücklichen Modernisierung. Dass sie das auf so suggestive Weise tut, hängt mit einer einmaligen Situation zusammen: Lage an einem fließenden Gewässer, Nachbarschaft mit einer pittoresken Altstadt und einer charaktervollen alten Holzbrücke, doppelte Einbettung in ein klein- und in ein weiträumiges Amphitheater (das der Dünnernmündung und das der waldigen Jura-höhen). In dieser heimeligen Landschaft erscheint die Badeanstalt mit ihren geometrischen Formen und ihrem weiten «Deck» wie ein futuristisches «Schiff», das – halb Wasser-, halb Luftgefährt – dicht über der Aare schwebt. Es erschliesst der



Abb. 49 Sciencefiction in Olten. Die Postkarte aus der Jahrhundertwende zeigt die Innenstadt mit verschiedenartigen, einmontierten Vehikeln.

Stadt die Dimensionen des weiten Himmels und des in die Ferne ziehenden Wassers und macht sie so für eine Zukunft offen, welche ganz im Zeichen der Bewegung stehen wird.

## 2.9 Die Mittellandmetropole Arolfingen – Utopie und Wirklichkeit

Der Wunsch nach einem Stadthaus und einem Stadtturm fand erst Jahrzehnte nach dem stecken gebliebenen Hübeliunternehmen Erfüllung, dafür in spektakulärer Form, nämlich in der eines «Wolkenkratzers»: Über einem horizontalen Basisbau mit Gemeinderatssaal und Dachgarten steigt, vermittelt durch ein Stützengeschoss, ein zehngeschossiger Hochhauskörper auf (*Dornacherstrasse 1*).<sup>135</sup> Der 1963–1966 erstellte Bau ist, wie die Badeanstalt, Le Corbusier verpflichtet, allerdings nicht demjenigen, der eine Poetik der Freizeitarchitektur entwickelt hat, sondern dem Erneuerer des Städtebaus. Das Stadthaus exemplifiziert die These des Meisters, dass man die am Boden kriechenden Städte in die Vertikale projizieren müsse, um Raum für horizontale Vergnügungsarchitekturen, grosszügige Grünflächen und breite Verkehrskanäle zu erhalten. Der aufsehenerregende Stadthauturm zeugt vom Willen des damaligen Stadtrats, zu neuen Ufern aufzubre-



Abb. 50 Inserat des Baugeschäftes Constantin (II.) von Arx: futuristische Darstellung der realisierten Bauwerke. Aus: *Olten* 1933.



Abb. 51 Modell des definitiven Projektes für das neue Stadthaus (1961), hervorgegangen aus einem Wettbewerbsprojekt von 1958. Die Preisrichter hatten dieses zum Ankauf und zur Ausführung empfohlen, weil es «den Zukunftsglauben mittelalterlicher Kirchen- und Städtebauer» atme.

chen. Im Hinblick darauf, dass Olten an einer geplanten kantonalen Expressstrasse und in der Nähe des projektierten Nationalstrassenkreuzes liegen sollte, wollte man einen Quantensprung vollziehen. 15000 Wohn- und 2000 bis 3000 Arbeitsplätze sollten geschaffen werden. Die Planer entwarfen für den Fustlig und das Wilerfeld ein grosses Wohnquartier mit Scheibenhäusern oder einem Hochhausgürtel, für das Kleinholz und das Bornfeld eine Gewerbe- und Industriestadt Olten-Südwest mit einem kolossalen vertikalen Riegel, für die Dünnersenke einen neuen, über den hier verlaufenden Verkehrssträngen zu errichtenden Stadtkern.<sup>136</sup> Diese Vorhaben kamen den Absichten des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH entgegen. Das ORL schlug vor, Aarau, Olten und Zofingen zu einer neuen Stadt mit dem Namen Arolfingen zu verschmelzen und so eine Konkurrenzmetropole zu den Ballungsräumen Zürich und Basel – also eine Art schweizerisches «Brasilia» – zu schaffen.<sup>137</sup>

Die Erdölkrise von 1974 und die im Folgenden einsetzende Wachstumskritik bereiteten den hoch fliegenden Plänen ein abruptes Ende; die Stimmbürger lehnten eine Vorlage nach der anderen ab.

Die bauliche Erneuerung der Siedlung ging aber dennoch in intensivem Rhythmus weiter, wobei zahlreiche ältere Bauten ersetzt wurden. Heute ist das Siedlungsgefüge der Eisenbahnzeit zerrissen und gewichtige Teile des historistischen Baubestandes sind zerstört oder «purifiziert». Obwohl etliche der Neubauten von hoher Qualität sind und obwohl sich unter dem Verschwundenen wenige eigentliche «Kunstdenkmäler» befinden, empfinden manche Bewohner (und auch Aussenstehende) diese Entwicklung als Verlust und als kulturelle Verarmung. Warum? Weil gleichsam eine architektonisch-siedlungsmässige «Magerwiese» verlorengegangen ist, eine Vielfalt von Materialien, Texturen, Farben, Symbolen und materialisierten Erinnerungen, welche die Persönlichkeit einer Stadt ausmachen. In den letzten Jahren mehren sich die Zeichen für den Willen zu einer Regeneration der historistischen Stadt. Als Siedlung in der Mitte des Schweizer Verkehrsnetzes wäre Olten tatsächlich der geeignete Ort, um Modelle für einen «ökologischen» Umgang mit der gebauten Natur zu entwickeln und der modernen Architektur die (teilweise) verlorene historische Tiefendimension zurückzugeben.