

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

Artikel: Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten
Autor: Wiesli, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-658762>

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: 16.01.2026

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

Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten

von Urs Wiesli

Jede Landschaft, vom verhältnismäßig einfachen Einzelhofgebiet bis zur Großstadt, besteht aus Strukturelementen, die sich in ganz bestimmter Weise vergesellschaften. «Diese Vergesellschaftung der Landschaftselemente darf indessen nicht nur statisch erfaßt werden, sondern es gilt, ihr Zusammenwirken, den Anteil der einzelnen Elemente an der Funktion, die Physiologie der Landschaft zu erkennen» (12, 196)*. Die Strukturelemente der heutigen Siedlung Olten sind sehr zahlreich, die Wechselbeziehungen kompliziert und schwierig gegeneinander abzutrennen. Wie unübersichtlich der heutige landschaftliche Organismus ist, zeigen z. B. die verschiedenen landläufigen Stadtbezeichnungen: Eisenbahnstadt, Industriestadt, Konferenzstadt, Aarestadt usw.

Daraus ergibt sich für die nachfolgende Arbeit eine mehrfache Aufgabe: nämlich zu zeigen, wie das Strukturelement des Eisenbahnverkehrs am Anfang der modernen Siedlungsentwicklung steht, wie es den landschaftlichen Organismus zunächst völlig zu dominieren beginnt, und schließlich festzustellen, ob diese Vorzugsstellung im gegenwärtigen, viel komplexer gewordenen Siedlungsbild noch immer besteht.

Da Eisenbahnbau und Beginn zuverlässiger, umfassender Statistik zeitlich genau zusammenfallen, läßt sich der gesamte Vorgang festlegen. Die erste eidgenössische Volkszählung von 1850 ist in Olten die letzte vor dem Eisenbahnzeitalter und die folgende von 1860 die erste nach Beginn der großen, umwälzenden Bahnbauten. Das Vorhandensein eines genauen Stadtplanes aus den Jahren 1868/69, also zu einer Zeit, in der die Auswirkungen des Eisenbahnverkehrs eben erst beginnen, und verschiedener Stadtansichten aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lassen auch den bahnbedingten Wandel der äußern Strukturelemente der Siedlung verfolgen.

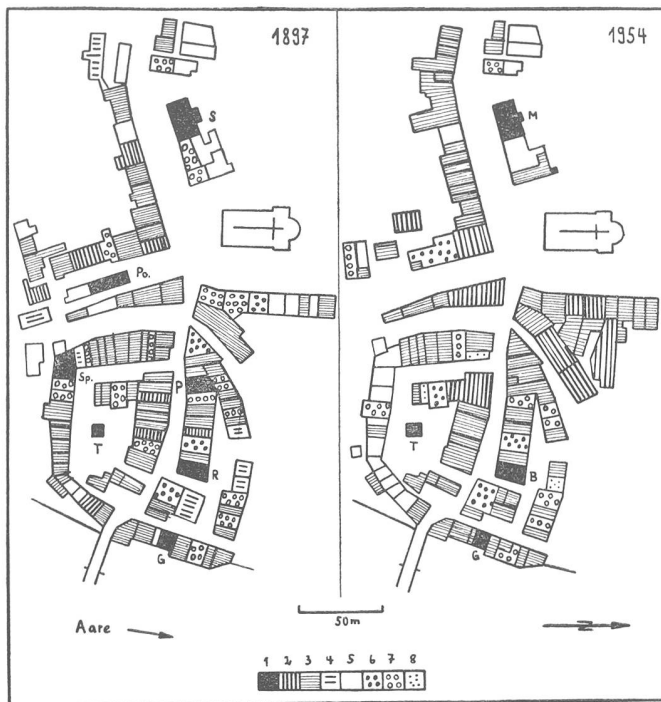
I. Olten vor dem Bahnbau

Die günstige Verkehrslage Oltens am Kreuzungspunkt alter, z. T. internationaler Straßen, am bereits römischen Aareübergang, an einer tektonisch-morphologisch besonderen Stelle des Jurafußes wird als bekannt vorausgesetzt. Ebenso müssen wir weitgehend auf eine Wiedergabe der Strukturelemente der Naturlandschaft verzichten. Auch die kulturelle Physiologie der Landschaft sei in diesem einleitenden Abschnitt nur so weit dargestellt, als sie für die Zeit nach dem Bahnbau von Bedeutung ist.

Olten war unmittelbar vor dem Bahnbau, also in den Jahren 1820–1850, eine Siedlung, die sich erst unbedeutend über den römisch-mittelalterlichen Mauerring ausgedehnt hatte, der auf einem bis an die Aare reichenden Sporn der Juraformation liegt, im E durch den Fluß, im S durch die Dünnern natürlich geschützt ist und bereits seit frühesten Zeiten als Brückenkopf gedient hatte. Im Gegensatz zu Nachbarstädten hatte Olten keinen Stadtbach. Innerhalb der Mauern konnten sich so nur wenige Betriebe niederlassen, was wesentlich zur Stagnation der Kleinstadt beigetragen haben dürfte. Ansätze einer neuen Siedlungsrichtung waren erst in geringem Maße vorhanden; so an der Kirchgasse, wo 1702 die Chorherrenhäuser, 1805–1812 die Stadtkirche und 1840 ein Schulhaus als neue zentrale Dienste entstanden waren. Dieser neue Stadtteil lag jedoch immer noch in der natürlichen Verlängerung der Hauptgasse des Stadtkernes. Quer dazu und westlich dieser ältesten Siedlungsachse waren zudem nach und nach auch an der innern Baslerstraße einige wenige Gebäude entstanden. Räumlich getrennt von der Altstadt bestand an der Solothurnerstraße draußen bereits ein Hammer-Quartier, angelehnt an die Wasserkraft der Dünnern und an alte Gewerbebetriebe. Auf dem rechten Aareufer, beim E-Ende der Holzbrücke, gruppierten sich erst wenige Häuser um das Zollhaus und die Schifflande. Im Umkreis der Stadt waren noch mehrere Landwirtschaftsbetriebe anzutreffen. Die Zahl der bewohnten Häuser hat 1836 erst 241 (21, 246) und 1860, unmittelbar nach der Eröffnung der Bahn, 243 betragen, von denen rund die Hälfte der Altstadt angehört hat. Die zentralen Dienste, öffentlichen Gebäude usw. befanden sich noch alle innerhalb des ältesten Siedlungskernes oder erst seit wenigen Jahren unmittelbar außerhalb, jedoch noch auf einem Rechteck von nur 250×150 m zusammengefaßt.

Die Bevölkerung zählte vor dem bahnbedingten Einschnitt in die Siedlungsentwicklung nur 1634 Personen (1955: 18 000). Die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte allerdings bereits eine beträchtliche Zunahme gebracht: 1803 waren es 1034 und 1833 schon 1443 Bewohner. Trotz dieser seit der Jahrhundertwende ersichtlichen Entwicklung muß die Bevölkerungszahl des Jahres 1850 als gering bezeichnet werden. Solothurn hatte im selben Zähljahr bereits 5370 Einwohner, Aarau 4657 und sogar Grenchen schon 1581. Wenn man bedenkt, daß die gute Verkehrslage seit je bestand und der Transitverkehr über den Gotthard—Unterer Hauenstein schon seit dem 13. Jahrhundert durch Olten zog, wird die geringe Größe des Städtchens unmittelbar vor dem Bahnbau noch deutlicher. — Warum hat sich Olten deshalb nicht schon früher entwickelt? Eine weitverbreitete Anschauung hat seit je das solothurnische Patriziat dafür verantwortlich gemacht. Die moderne Geschichtsschreibung dagegen führt noch andere Gründe an: die froburgischen Kleinstädte lagen zu nahe beieinander, so daß jede den Wirtschaftsraum der andern einschränkte (2, 3). Erst ein wirtschaftlicher Umbruch, wie er seit 1850 durch den Eisenbahnverkehr und anschließend durch die Industrialisierung erfolgte, konnte Olten neue Möglichkeiten bringen.

* Vordere, fette Zahl = Nr. im Literatur-Verzeichnis; hintere Zahl = Seite.



Funktionsplan der Altstadt 1897 und 1954

1 öffentliche Funktionen. R Rathaus, G Gefängnis, Po Polizei, Sp Spital, S Schule, P Post, T Turm, B Bibliothek, M Museum. 2 spezielle Funktionen. Warenhäuser, Kino, industrieähnliche Betriebe. 1897 auch Ärzte und Apotheken, Salz. 3 generelle Funktionen. Verkaufsgeschäfte, Gewerbebetriebe usw. 4 Ökonomiegebäude, Lagerhäuser. 5 Wohnhäuser. 6 Hotel, Gasthof. 7 Wirtschaften. 8 alkoholfreie Wirtschaften. Grundlage: Adreßbücher.

und die 13 Handelsleute und 5 Weinhändler sind ebenfalls nur durch die Verkehrslage und durch die in dieser Zeit allerdings bereits stark zurückgegangene Flußschifffahrt erklärlich. Auf den regen Straßenverkehr weist neben dem bekannten Lob Strohmeiers über die Oltner Handwerker (21, 247) noch eine andere Tatsache hin: 1837 ist das obere Stadttor abgebrochen worden, nachdem es sich nach dem eben erfolgten Ausbau der Hauensteinstraße als Verkehrshindernis erwies (21, 247).

Den genauen Anteil der Landwirtschaft an der damaligen Gesamtstruktur festzuhalten, ist ziemlich schwierig. Meister (16, 59) gibt für 1847, allerdings ohne jede Quellenangabe, die landwirtschaftliche Bevölkerung als $\frac{1}{2}$ der Gesamteinwohnerschaft an, eine Zahl, die wir aus verschiedenen Gründen als zu hoch betrachten, wie übrigens schon leicht aus der Stadtkarte von 1868 hervorgeht. Eine bedeutende zentrale Funktion übten jedoch die Oltner Viehmärkte aus. Jährlich wurden um 1848 etwa 4800 Stück Großvieh aufgeführt, 1947 dagegen nur noch 389 (9). Olten ist somit vor dem Eisenbahnbau eine typische Kleinstadt. Der geographische Kleinstadt-Begriff, wie er von Gutersohn (12, 159 ff.) und von Disteli (7) anhand des Beispiels Aarburg herausgearbeitet worden und beschrieben worden ist, paßt vollkommen auch für Olten in der Zeit vor 1850. In den Bürgerhäusern des Stadtkernes sind lokale und zentrale Gewerbe stationiert, außerdem Verwaltungseinrichtungen, die die Stadt als Zentrum eines Bezirkes innehat. Auch industrieähnliche Unternehmen und Gewerbe außerhalb des Mauerringes üben einige zentrale Funktionen aus. Schließlich gehören zur Stadtgemeinde noch Bauernbetriebe, von denen einige in Kümmerform in der Nähe der Altstadt geblieben sind, die Mehrzahl aber an die Peripherie gedrängt vorhanden ist. Daß die Kleinstadt mit ihren z. T. verkehrsbedingten Gewerben, industrieähnlichen Unternehmen und Verwaltungseinrichtungen zentrale Funktionen übernommen hat, unterscheidet sie, abgesehen von den historischen Tatsachen des Stadtrechtes, der Stadtmauer usw., auch im geographischen Sinn vom Dorf; daß sie aber daneben doch noch einen gewissen, wenn auch für die Bedürfnisse nicht mehr voll genügenden landwirtschaftlichen Nährraum innerhalb der Gemeindegrenze besitzt, hebt sie von der Groß- und modernen, industrialisierten Mittelstadt ab, die beide praktisch völlig auf Belieferung von außen angewiesen sind. In der Physiologie der alten Kleinstadt Olten hat das Bauerntum noch eine beschränkte Bedeutung gewahrt, in der modernen heutigen Stadt ist die Ernährung völlig auf ökologischen Beziehungen begründet. Den Anstoß zu dieser Umwandlung hat der Eisenbahnbau gegeben, wie im folgenden Hauptteil gezeigt werden soll.

Typische Kleinstadt im geographischen Sinn heißt jedoch nicht, daß «Olten zu jener Zeit noch durchaus das Bild jener verträumten Beschaulichkeit bot, wie sie uns aus Spitzwegs Idyllen anschaulich anspricht»

Über die berufliche Struktur der Bevölkerung und die Funktionen der Siedlung vor der großen Wende gibt 1837 der Rechenschaftsbericht der Regierung einigen Aufschluß (19). Die noch vorwiegend in den Gebäuden der damaligen Altstadt lokalisierten Funktionen lassen sich gliedern in generelle Funktionen, d. h. solche, die in jedem größeren Dorf sich finden, und spezielle Funktionen, d. h. solche, die nur in zentralen Siedlungen höherer Ordnung vertreten sind und im geographischen Sinn zum Stadtbegriff beitragen. Aus dieser Gliederung — raumeshalber müssen wir auf eine Zusammenstellung verzichten — läßt sich die Siedlungsfunktion und damit der Hauptcharakter der damaligen Stadtlandschaft weitgehend bestimmen. Die Zählung ergibt für das alte Olten insgesamt 133 Gewerbebetriebe, bei einer Einwohnerzahl von rund 1450, was 1 Gewerbetreibenden auf 11 Bewohner ergibt, ein Prozentsatz, wie er nach Schwab (20, 99) für dasselbe Jahr auch in der fast viermal so großen Hauptstadt anzutreffen ist. Die hohe Zahl der speziellen Funktionen reiht das damalige Olten bereits in eine Gruppe zentraler Orte höherer Ordnung ein. Für Einzelheiten und die damalige industrielle Situation sei auf Lit. 6, 16, 20 verwiesen. Wenn auch der rege Straßen- und Transitverkehr keinen ungewöhnlichen Aufschwung zu bringen vermochten, so war die Funktion einer Wechselstation im Straßenverkehr gleichwohl vorhanden. 17 Wirte, Pintenschenken und Bäcker hätten kaum von der geringen Einwohnerzahl des Städtchens existieren können,

(16, 59). Das mag bedingt und für moderne Augen für das äußerliche Bild der Siedlung zutreffen. Das Wesen des Oltner Kleinstädters war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts jedoch alles andere als an Biedermeiertum gemahnend. Es herrschten jener «Oltner Revoluzzergeist», jene Freiheitsluft, die schließlich zu einem guten Teil den modernen Kanton begründen halfen. Nur dieser fortschrittliche Sinn läßt erklären, daß die Stadtbevölkerung sofort für das vollkommen neue, z. T. noch nicht übersehbare Eisenbahnwesen empfänglich war, aus dem heftigen Wettstreit um die Linienführung und den Knotenpunkt erfolgreich hervorgehen und so den Grundstein zu einer vollkommen andersartigen Siedlungsentwicklung legen konnte.

II. Olten nach dem Bahnbau

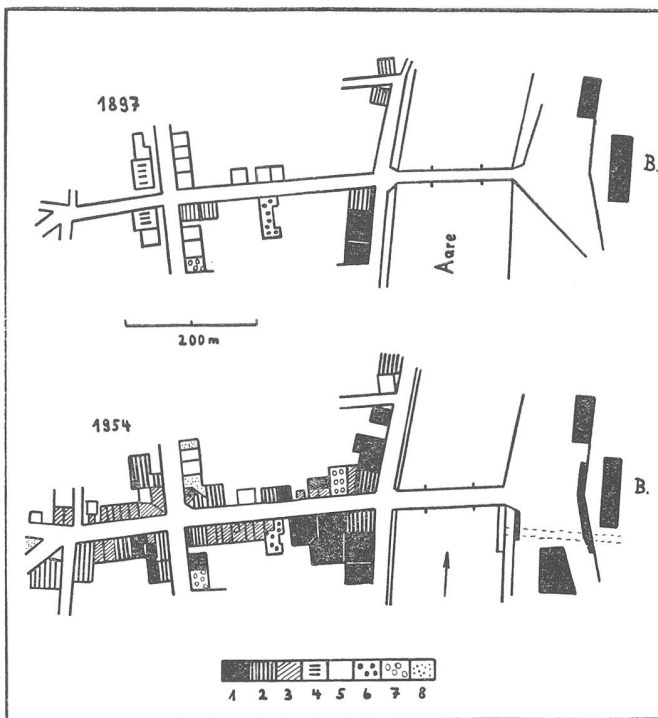
Daß eine Eisenbahnlinie, Station oder andere Bahneinrichtung eine Siedlung beeinflussen kann, ist eine altbekannte und vielerorts feststellbare Tatsache. Das einfachste Schema des Vorganges ist anfänglich auch in Olten vorhanden. Dazu kommt aber, daß hier die zentrale Funktion der Bahn von so hoher Ordnung ist, daß kaum eines der andern Strukturelemente der gesamten Stadtlandschaft davon unberührt bleibt.

a) Naturlandschaft.

Die Naturlandschaft ist das «Gefäß», in dem sich die Kultur- oder Wirtschaftslandschaft entwickeln kann, das Medium des wirkenden Menschen, der sich in seiner wirtschaftlichen Betätigung ihr bestmöglich anzupassen hat oder sie für bestimmte Zwecke umzugestalten beginnt. Bodenbeschaffenheit, Gewässer, natürliche Pflanzendecke, Klima sind die wichtigsten Strukturelemente der Naturlandschaft, von denen in unserem Gebiet die erstgenannten für den Eisenbahnbau die Hauptrolle spielen. Der Idealfall liegt dort vor, wo diese dem Bahningenieur überhaupt keine Hindernisse in den Weg legen, was von der Gegend von Olten aber

nicht behauptet werden kann. Aare, Born-Engelberg-Kette, Klus, Jurafuß, Hardwaldkuppe und die Talwasserscheide von Wil-Starrkirch bedingten eine der Landschaft eingefügte Linienführung und legten in Siedlungsnähe die Bahneinrichtungen in die Querrichtung zur früheren Siedlungsachse. Damit war ein neuer Festlegungspunkt für die folgenden Stadtausdehnungen gegeben. Nicht mehr die W-E orientierte Altstadt, sondern das N-S verlaufende Bahnareal wird künftig wegweisend sein.

An deutlich sichtbaren Veränderungen der Naturlandschaft durch den Bahnbau sind folgende zu nennen: die Sprengung der Geißfluh am westlichsten Sporn des Hardwaldes, wodurch das notwendige Areal für Geleiseanlagen und Werkstätten gewonnen werden konnte; die Erbauung des zweiten Bahnhofes im Olten-Hammer zu Beginn der siebziger Jahre, wo die Dünnern in südlicher Richtung die Niederterrasse des Gheids weit ausgeräumt und einen Niveauunterschied von rund 15 m geschaffen hatte, was Aufschüttungen und einen Damm notwendig machte, der heute Geleiseanlagen, Station und Lagerhäuser trägt, den Dünnernlauf nordwärts verlegt und das dahinter entstandene Zementareal wirksam gegen die Wohnzone abgrenzt. Die Eisenbahnlinie ist hier zur auch orographisch sichtbaren Zonengrenze innerhalb der Siedlung geworden. Sodann war 1916 die Hauenstein-Basis-Linie eröffnet worden. Der Tunnelbau forderte eine Menge Holz, wofür u. a. der ausgedehnte Tannwald, vom N-Ende der Werkstätten 1 km längs der Aare bis hinunter zur Rankwaage, abgeholzt wurde. Aushubmaterial vom Tunnel konnte nachher hier deponiert werden, und gleichzeitig wurde neuer Platz für



Funktionsplan der Froburgstraße, 1897 und 1954

1 öffentliche Funktionen (städtische, kantonale, eidgenössische).
2 spezielle Funktionen (Banken, Kino, Garagen, Publicitas, Verkaufsgeschäfte von Großbetrieben, Sekretariat usw.), 1897 auch Augen- u. Zahnarzt. 3 generelle Funktionen (Verkaufsgeschäfte und Gewerbebetriebe von Branchen, die in der Stadt mehrmals vertreten sind). 4 Ökonomiegebäude. 5 Wohngebäude. 6 Hotel. 7 Restaurant. 8 alkoholfreies Restaurant. Bei mehreren Funktionen im gleichen Gebäude sind die wichtigsten aufgenommen worden. Grundlage: Adreßbücher.

die Werkstätte und östlich der Bahnlinie Areal für Industrien erschlossen. Deutlich sichtbare, bahnbedingte landschaftliche Veränderungen sind 1924 auch im Winkel, dem Aareufer nördlich des rechtsufrigen Brückenkopfes der Alten Brücke, notwendig geworden. Der Niveauübergang der alten Aarauerstraße kam zwangsmäßig auf Manövriereareal des Bahnhofes zu liegen und wurde erst noch von drei großen Linien überfahren. Hier war zudem die einzige Stelle, wo auf Stadtgebiet der Schienenstrang mittels einer Fahrstraße überschritten werden konnte. Im Zeitalter des Automobilverkehrs wurde dieser Zustand unhaltbar, so daß das Problem großzügig mittels einer umfahrenden Unterführung gelöst wurde. Die Zufahrtsstraße wurde verlegt, Engpässe umgangen, doch mußten dafür die Häuser im Winkel abgebrochen werden, da das ganze Ufer aufgeschüttet wurde. Dadurch ist schließlich die Grundlage des heute einzigartigen Bahnhofquais entstanden. Aus dem natürlichen Flachufer hat der Bahnbau indirekt ein künstliches Steilufer gemacht.

b) Straßenverkehr

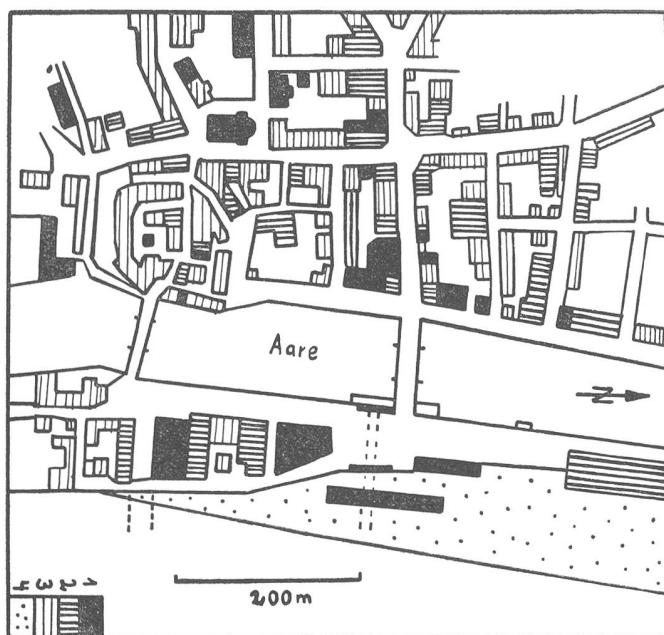
Olten ist vor 1860 zu einem guten Teil dem Straßenverkehr verpflichtet gewesen, der nach 1860 vorübergehend fast ganz durch die Eisenbahn abgelöst worden ist. Eine Vernachlässigung der großen Verkehrsstraßen im Stadtgebiet wäre eine nicht weiter verwunderliche Tatsache gewesen und das spätere Automobilzeitalter hätte dadurch für seine Ansprüche die schlechtesten Vorbedingungen — Passage durch Altstadt und Holzbrücke — vorgefunden. Doch hat gerade der Eisenbahnbau Jahrzehnte vor dem ersten Automobil eine Umfahrungsmöglichkeit der engen Altstadt vorbereitet und damit das historische Altstadtbild mit der Alten Brücke erhalten helfen. Olten war vor dem Bahnbau eine Art Straßensiedlung gewesen, deren Hauptachse W-E-Richtung hatte, im Hammer begann, in der Altstadt durch eine zweite Gasse etwas ausgeweitet wurde und jenseits der Aare gegen Aarau zu eine kurze Fortsetzung fand. Im rechten Winkel dazu, genau in N-S-Richtung also, verlief der Gotthardverkehr, womit sämtliche Routen in der Altstadt vereinigt und über die dortige Brücke mußten, die bis Aarburg hinauf die einzige der Gegend war.

In den fünfziger Jahren entstanden nun auf dem rechten Aareufer, von der Altstadt in rund 400 m Entfernung, die Aufnahmegebäude des Bahnhofs und die Hauptwerkstätten der Centralbahn. Schon 1860, vier Jahre nach der Eröffnung, waren hier rund 240 Mann beschäftigt, und 1881 schon deren 540. So ergab sich schon während des Bahn- und Werkstättebaues die Notwendigkeit, in der Nähe eine Fähre über die Aare einzurichten, damit die Arbeiter aus Trimbach und dem Gäu nicht den Umweg durch die Altstadt machen mußten. Vom Bahnhofbord aus führte dann eine erste Fähre zur Ecke des Kapuzinergartens hinüber (10, 44). Als es sich dann in den siebziger Jahren darum handelte, die Gäubahn zu bauen und die Centralbahn auf der Linienführung nach dem Hammer beharrte, verpflichtete sich die Gesellschaft 1874, u. a. eine

Fahrbrücke über die Aare vor dem Centralbahnhof zu erstellen. Ferner mußte sie an die linksufrige Zufahrtsstraße einen Beitrag leisten. 1883 konnte dieser somit vollkommen bahnbedingte neue Aareübergang dem Betrieb übergeben werden. Damit waren auf einmal völlig neue Straßenverhältnisse geschaffen worden. Die Brücke führte zwar auf dem linken Ufer ins offene Feld. Die Folge war nun aber, daß sämtlicher Straßenverkehr aus allen Richtungen nicht mehr durch die enge Hauptgasse mußte, sondern den Siedlungskern in angemessener Entfernung umgehen konnte. Die Centralbahn hatte somit mit dieser Brücke zur größten städtebaulichen und siedlungsgeographischen Umgestaltung der Stadt überhaupt beigetragen.

Die Verkehrsumlegung, zusammen mit dem Bahnhofstandort, bewirkte bald einmal ein Abwandern von zentralen Diensten aus der Altstadt und damit eine Schwerpunktverlegung, eine Entwicklung, die einige Geschäftsleute der alten Hauptgasse schon vor dem Bahnhofbrückenbau vorausgesehen oder befürchtet hatten.

Die Verdienstmöglichkeiten bei der Bahn und den daran anschließenden Industrien hatten im 20. Jahrhundert weitere Straßenverlegungen, wiederum im Zusammenhang mit Brückenbauten, zur Folge. So ging noch im 19. Jahrhundert der gesamte Wagenverkehr aus dem Be-



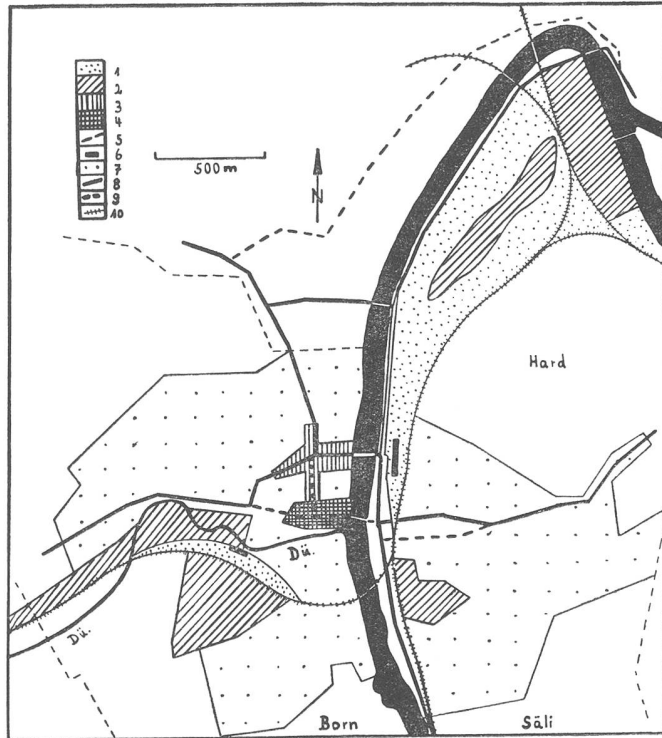
Schwerpunktverlagerung Altstadt-Bahnzone

- 1 öffentliche Funktionen (städtische, kantonale, eidgenössische).
- 2 spezielle Funktionen (Banken, Kinos, Industriebetriebe, gr. Verwaltungen, Großgeschäfte, Garage, Hotel).
- 3 generelle Funktionen (Verkaufsgeschäfte, Gewerbebetriebe) und Wohnhäuser.
- 4 Bahnhofareal.

zirk Gösgen von Winznau auf dem linken Ufer über Trimbach. Seit 1841 bestand im Hasli, am E-Rand des Eisenbahnareals, eine Aarefähre, deren Einnahmen stiegen, als in Olten der Bau des Bahnhofes und der Werkstätten begonnen wurde. Eine weitere Fähre entstand dann 1874 weiter aareaufwärts in der Rankwaage, und zwar auf Initiative der Werkstattearbeiter aus Winznau und mit Unterstützung des Werkstattechefs Egger (10, 44). Dem immer intensiver werdenden Pendelverkehr konnten diese Fähren aber bald nicht mehr genügen, so daß 1902 die Rankwaag-Brücke erstellt werden mußte, wodurch der gesamte Fahrverkehr vom Trimbacher Feld abgeleitet und direkt dem Bahnhof zugeleitet wurde. Eine ähnliche, ebenfalls bahnbedingte Verschiebung liegt auch bei der heutigen Trimbacher Brücke vor. 1870 hatten die Werkstattearbeiter aus Trimbach erreicht, daß ihnen neben der genannten Bahnhofsfähre noch eine nähere, direkt gegenüber der Werkstatte eröffnet wurde. Mit der Ausdehnung des Betriebes nordwärts mußte sie 1896 aareabwärts und schon 1914 durch die heutige Brücke ersetzt werden (10, 45). Damit eröffnete sich dem Straßenverkehr wiederum eine neue Möglichkeit: der Transitverkehr vom Hauenstein Richtung E konnte das Stadtgebiet meiden, was sich später bei der hohen Straßenfrequenz besonders günstig auswirken sollte.

c) Standort der zentralen Dienste.

Im alten Städtchen waren sämtliche zentralen Dienste auf engstem Raum im Siedlungskern vereinigt gewesen. Was nicht in der Altstadt selber war, hatte sich doch unmittelbar außerhalb, vorzüglich an der Kirchgasse, niedergelassen, die langsam ein sekundäres Zentrum zu werden begann (Kirche, Schule, Amthaus). Es liegt im Wesen jeder Umfahrungsstraße, selbst wiederum Einrichtungen an sich zu ziehen, die mit dem Verkehr irgendwie zusammenhängen. Wenn dann diese Umfahrungsstraße mit dem Weg zum wichtigen zentralen Dienst des Bahnhofes und mit einem weitem, den Arbeitsweg verkürzenden Aareübergang identisch ist, dann ist eine Schwerpunktverlagerung der Siedlung nur noch eine Frage der Zeit. Mit seltener Anschaulichkeit läßt sich nun seit 1883 dieser Vorgang in Olten verfolgen: die Altstadt wird entlastet, in der Bahnhofsgegend und an den Zufahrtsstraßen links der Aare entstehen die neuen Zentren. Bis 1900 sind folgende wichtige Verschiebungen oder Neugründungen von zentralen Diensten außerhalb der Altstadt oder an der Bahnhofroute festzustellen: 1870 Hübelischulhaus, 1899 Frohheimschulhaus, 1887 Amthaus, Konzertsaal, Ersparnis-kasse (am Bahnhofbrückenkopf), 1877 Posttransitbüro «Olten-Bahnhof», 1884 Hauptpost beim Bahnhof (Büro an der Hauptgasse wird Filiale), 1898 neues PTT-Gebäude auf dem Bahnhofplatz. Die seit der Eröffnung der Bahnhofbrücke sich abzeichnen beginnende Abwanderung aus der Altstadtzone geht mit noch größerer Intensität im 20. Jahrhundert weiter. Allerdings liegt jetzt die Ursache nicht mehr allein am Bahnverkehr, denn unterdessen ist Olten auch industrialisiert worden. Da jedoch die neue Umfahrungsstraße durch die Bahn verursacht worden ist, kann an dieser Stelle die im vorigen Jahrhundert begonnene Umwandlung gleichwohl weiter verfolgt werden. Ferner ist seit 1924 auf dem rechten Aareufer durch die neue Unterführungsstraße eine ganz ähnliche Situation geschaffen worden wie seinerzeit durch die Bahnhofbrücke-Ringstraße: die alte Aarauerstraße mit einigen zentralisierenden Ansätzen aus früherer Zeit wird vereinsamen, die neue, bahnbedingte Unterführung samt Bahnhofquai werden «magnetisch» werden. Die wichtigsten diesbezüglichen Daten sind die folgenden: 1911 Kantonalbank, 1912 Stadthaus (in der Folgezeit die meisten städtischen Verwaltungsfunktionen in verschiedenen Gebäuden an der Frobürgstraße), 1912 Stadttheater, 1910 Bifangschulhaus, 1953 neues Post-Atel-Gebäude, Ausstellungsräume. Heute ist bereits an der Frobürg-, Basler- und Ringstraße eine City-Bildung unverkennbar. Bereits stehen Verwaltungs- und Geschäftsbauten mit keinen oder nur ganz wenigen Wohnungen, und Großgeschäfte sind aus der Altstadtzone an den neuen Schwerpunkt umgezogen oder haben dort wenigstens Ausstellungsräume eingerichtet. Gelegentliche Bestre-



Zonenbildung längs der Eisenbahnlinien und Straßenverkehr vor und seit der Eisenbahn

1 Bahnareal (inkl. Werkstätten). 2 Industrieareal an Bahnlinien, mit Anschlußgeleisen. 3 City-Bildung gegenüber dem Bahnhof. 4 Stadtkern vor dem Eisenbahnzeitalter. 5 Gemeindegrenze. 6 Bahnhöfe. 7 vorwiegend Wohngebiet. 8 Hauptverkehrsstraßen heute. 9 Hauptverkehrsstraßen vor 1883, Schnittpunkt in der Altstadt. 10 Eisenbahnlinien.

bungen, die Frobürgstraße in Bahnhofstraße umzutaufen, erinnern an die physiologischen Zusammenhänge. Weniger ausgeprägt ist dieselbe Erscheinung auch an der östlichen Bahnhofseite, an der Tannwaldstraße, zu erkennen. Da der große Straßenverkehr dieses Gebiet jedoch umfährt, ist diese Agglomeration in ihren Anfängen stecken geblieben.

d) Industrie

Die physiologischen Beziehungen zwischen Eisenbahnverkehr und Industrialisierung/Industrielandschaft sind mehrfacher Art. Industrien, die nicht standortsgebunden sind, werden durch den Eisenbahnknotenpunkt angezogen. Der Standort in Bahnhofnähe wird auch den Geleiseanschluß vereinfachen, was verhältnismäßig geschlossene Industriezonen längs den Schienensträngen zur Folge hat. Eine für die spätere Siedlungsentwicklung verhängnisvolle Durchdringung von Industrie- und Wohnzonen, wie z. B. in Grenchen, wird damit von allem Anfang an weitgehend ausgeschaltet. Eisenbahnlinien mit schnellen Verbindungen nach allen Richtungen werden es schließlich auch erlauben, daß die vorhandenen Arbeitsplätze in den Industriebetrieben auch von Auswärtswohnenden eingenommen werden können, sobald die stadt eigene Bevölkerung dazu nicht mehr ausreicht. So hat die Eisenbahn auch am Pendelverkehr einen Anteil, wodurch wiederum auch landschaftsökologische Beziehungen erfolgen. Da ferner die Bahn in der Hauptwerkstätte der Centralbahn schon 1856 selber einen Industriebetrieb zu betreiben beginnt, und zwar den bedeutendsten der Stadt überhaupt, wird sie auch Anteil nehmen an der beruflichen Struktur der ganzen Umgebung. Schließlich ist festzuhalten, daß in der Folgezeit noch mehrere größere Industrien in direkter Anlehnung an die Werkstätten entstanden sind.

E. Felchlin hat in seiner demnächst erscheinenden Dissertation bis in alle Details die Relation zwischen Industrie und Verkehr untersucht (8). Er stellt fest, daß von 65 Industriebetrieben bei 29 der Standortsfaktor «Verkehrsknotenpunkt» eine mehr oder weniger große Rolle spielt. Hierzu kommen noch 7 Betriebe, bei denen der prompte Versand nach allen Richtungen bei der Gründung maßgebend war. In dieselbe Linie wären ferner noch über 13 Handelsbetriebe zu stellen. Für weitere diesbezügliche Einzelheiten müssen wir auf die genannte Arbeit verweisen. Wenn man bedenkt, daß von jenen 36 mehr oder weniger bahnbedingten oder bahnabhängigen Industrieunternehmen deren 8 über 100, eines sogar über 1000 Arbeiter und Angestellte beschäftigen, so wird die Enge der Beziehungen zwischen Eisenbahn und Industrie gleichwohl sichtbar. Fast allen bahnbedingten Unternehmen ist gemeinsam, daß sie sich längs der Eisenbahnlinien angesiedelt haben, wodurch Industriezonen entstanden sind. So eine erste im Anschluß an die Werkstätten zwischen Aare und Hardwald, ohne nennenswerte Wohnsiedlungen. Dann eine zweite längs des Schienenstranges nach Bern—Luzern, allerdings mit undeutlicherem Übergang zum Wohngebiet. Schließlich eine dritte längs der Gäubahn im Ausräumungsgebiet der Dünern, wo zwar außer der Bahn auch die alten Dünerngewerbe (Mühlen, Hammer usw.) für den Standort maßgebend waren.

e) Ökologie

Jeder Landschaftstyp, vornehmlich die Stadt, ist auf ökologische Beziehungen angewiesen. Der eigene Nährraum ist zu gering und die zentralen Dienste und Arbeitsplätze zu zahlreich, als daß sie nur mit stadteigenen Leuten besetzt werden könnten. Deutlicher Ausdruck ökologischer Relationen ist die hohe Zahl von täglichen Zupendlern, die 1941 4722 Personen oder 50 % aller Beschäftigten ausgemacht hat. Trimbach wiederum weist bei einer Einwohnerzahl von 4112 1131 tägliche Wegpendler auf, die größtenteils nach Olten gehen (14). Aufschlußreich ist nun vor allem ein Vergleich obiger Gesamtzahlen mit denen der SBB-Werkstätten, deren rund 1000 Beschäftigte sich 1955 aus 72 Ortschaften rekrutierten (1911: 27), von denen Basel, Luzern und Zürich die äußerste Pendelgrenze bilden. Nur rund 20 % (193) der Werkstätte-Angestellten und Arbeiter wohnen in Olten selbst, und allein aus Trimbach arbeiten 10 % (102) aller Pendler in der Werkstätte. Auffallend ist ferner der hohe Prozentsatz der Auswärtswohnenden schon im Jahre 1911. Bereits damals stellte Trimbach 76, Hägendorf 55, Wangen 54, Oftringen 46 und Rothrist 45 Pendler. Ältere diesbezügliche Zahlen sind nicht erhältlich, doch dürften diese engen ökologischen Beziehungen durch den Werkstätte-Pendelverkehr bis in die Gründungsjahre um 1860 zurückgehen, da ja schon damals dort 234 Mann beschäftigt worden sind. Die rasche Zunahme der Belegschaft (1881: 540) hatte übrigens noch eine Zuwanderung von Protestanten zur Folge, so daß charakteristischerweise die Centralbahn beim Gemeinderat ein Gesuch für ein Gottesdienstlokal einreichen mußte. Ein ganz ähnliches Bild ergibt sich für den Personalbestand des Bahnhofes Olten. 1862 betrug der Bestand 71 Mann, 1902 573 und 1955 bereits 1046, die sich auf 32 Gemeinden verteilen. Nur rund die Hälfte, 52 %, sind in Olten selbst wohnhaft, und allein Trimbach stellt wiederum 17 % der Beschäftigten. Der unregelmäßigen Arbeitszeit des Stations- und Zugspersonals gemäß sind freilich die Pendelgrenzen weniger weit entfernt als beim Werkstättepersonal: Wynau, Önsingen, Wenslingen, Niedergösgen und Brittnau sind die äußersten Gemeinden.

Daß der Knotenpunkt mit seinen direkten Verbindungen nach allen Richtungen auch einen starken zentrifugalen Pendelverkehr ermöglicht, versteht sich von selbst. 1950 zählte man nach Aarau 58, nach Basel 52, nach Baden 29, nach Zürich 29 und nach Solothurn 19 tägliche Wegpendler.

Bahnhof- und Werkstättebau stehen somit am Anfang der modernen Entwicklung der Stadt. Sie haben die Schwerpunktsverlegung eingeleitet und den Standort für zahlreiche nachher gegründete oder hierher umgezogene Industrien interessant gemacht. Wenn auch rein zahlenmäßig heute die in der Industrie beschäftigte Bevölkerung die im Verkehr arbeitende bei weitem übertrifft, und von den 2050 SBB-Angestellten nur ein kleiner Teil in Olten selbst Wohnsitz hat, so war es aber doch der Eisenbahnverkehr, der Olten zentrale Funktionen einräumte, die in solcher Größenordnung sonst nur noch von weit größeren Schweizer Städten innegehabt werden. Die Bezeichnung «Eisenbahnstadt» ist heute, obwohl mehr als die Hälfte der total Berufstätigen in der Industrie arbeitet (1950: Industrie 3864, total Berufstätige 7706), noch immer voranzustellen.

Literaturverzeichnis auf Seite 47

«Olten verdankt sein Dasein als Brückenstadt dem Paßwege Basel—Hauenstein—Luzern und seine zweite Blüte dem Netze der Centralbahn, die an einen Juratunnel vier ins Alpenvorland ausstrahlende Zweige anschloß. Daraus entstand in Olten die wichtigste Straßenkreuzung der Mittelschweiz. Handel und Industrie müssen an diesem Verkehrsknoten gedeihen. Aus dem friedlichen und dem kriegerischen Verkehre der vergangenen Jahrtausende, der sich gänzlich nach den natürlichen Gegebenheiten richtete, war das alte Zwergstädtchen hervorgegangen. Beim Bahnbau aber hat der Mensch hier begonnen, frei mit diesen Gegebenheiten zu schalten, und hat so die Daseinsbedingungen für eine ganz andere Stadt geschaffen, für eine Hauptstadt des schweizerischen Alpenvorlandes sozusagen. Nur drei Dinge behindern eine solche Entwicklung: das einstweilige Fehlen des Wasserverkehrs, die engen und allzunahen Kantonsgrenzen und das Dasein älterer Hauptstädte.»

Die Diskussion um den Juraübergang der Wasserfälle ist in jüngster Zeit wieder aufgelebt, doch nicht als Postulat der Eisenbahnpolitik, sondern im Zusammenhang mit der Planung von Autobahnen und Fernverkehrsstraßen. Und deshalb bildet es auch weniger eine Konkurrenz zum untern Hauenstein (mit andern Worten: keine neue Gefährdung der Stellung Oltens im schweizerischen Verkehrsnetz), als vielmehr eine Variante der bisherigen Straßenführung über den obern Hauenstein.

So enthält denn dieses neue Wasserfallenprojekt auch keine solche Attacke gegen Olten wie das Bahnprojekt, das heute, 100 Jahre nach der Eröffnung des Bahnbetriebes in Olten — «glücklicherweise», denkt der Oltner — als historische Reminiszenz dargestellt werden kann.

Literatur:

- Frey Gust. Ad.: Die Wasserfallenbahn. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung. 2. Auflage. Basel 1901.
ders.: Basellandschaftliche Verkehrspolitik. In: Basel, Stadt und Land. Ein aktueller Querschnitt. Basel 1937.
Burckhardt G.: Basler Heimatkunde. 3. Band. Basel 1933.

Literaturverzeichnis zum Artikel «Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten»

- 1 Adreßbücher für die Stadt Olten, 1. Ausg. 1897, Ausgabe 1954. 2 Amiet B.: Randbemerkungen über Oltens Verhältnis zu Solothurn, Jurablätter 1954 9/10. 3 Ammann H.: Die froburgischen Städtegründungen, SA Festschrift Nabholz, Zürich 1934. 4 Carol H.: Wirtschaftsgeographische Karte der Schweiz und Begleittext, Bern 1946. 5 Dietschi H.: Olten, 75 Jahre Eisenbahnstadt, SA Oltner Tagblatt 1931. 6 Dietschi H.: Mühlen und Hammerschmieden und andere Gewerbe zu Olten, Oltner Geschichtsblätter, 1948, 2-6. 7 Disteli M. H.: Aarburg, ein Beitrag zur Geographie einer Schweizer Kleinstadt, Diss. Zürich 1954. 8 Felchlin E.: Olten als Industriestandort, Diss. Basel, erscheint demnächst. 9 Fischer E.: Olten im Verfassungsjahr 1848, Oltner Geschichtsblätter 1948, 8/9. 10 Fischer E.: Oltner Brückenbuch, Olten 1954. 11 Fischer E.: Käfigturm und neues Gefängnis in Olten, Jurablätter 1954, 9/10. 12 Gutersohn H.: Landschaften der Schweiz, Zürich 1950. 13 Haefliger E. u. H.: Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Solothurn, 2 Bd., Zürich-Olten 1947. 14 Jenal S.: Pendelwanderung in der Schweiz, Geogr. Helv. 1951, VI. 15 Küttner C. G.: Briefe eines Sachsen aus der Schweiz, Leipzig 1785/86. 16 Meister P.: Die industrielle Entwicklung der Stadt Olten, Diss. Bern 1950. 17 Olten, Vergangenheit und Gegenwart, hg. von der Stadtverwaltung 1933. 18 Oltner Neujaarsblätter, seit 1943, div. Abbildungen. 19 Rechenschaftsberichte der Regierung, insbes. 1837. 20 Schwab F.: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn, Solothurn 1927. 21 Strohmeier U. P.: Der Kanton Solothurn, hist., geogr., stat., St. Gallen und Bern 1836. 22 Weißenbach P.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Zürich 1913/14. 23 Zingg E.: Die alten Wirtshäuser in Olten, Vom Jura zum Schwarzwald, 1. Serie, 1. Abt., Aarau 1884.

Den Herren Ad. Merz, Rob. Spahr, Joh. Kellerhals und E. Felchlin, die mir mit Rat und Unterlagenmaterial zur Seite gestanden sind, danke ich auch an dieser Stelle für ihre Freundlichkeit. Infolge Platzmangels mußten jedoch verschiedene Abschnitte etwas gekürzt werden.