

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 39 (1981)

Artikel: Eisenbahnersiedlungen in Olten
Autor: Blindenbacher, Felix / Prina, Pietro
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659565>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.04.2026

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

Eisenbahnersiedlungen in Olten

Olten als Gartenstadt

Die Wohnquartiere Oltens zeichnen sich durch ausgedehnte Einfamilienhausquartiere aus, mit teilweise zusammengebauten, teils freistehenden Häusern, umgeben von meist gut gepflegten Gärten, dank derer man Olten als eigentliche Gartenstadt bezeichnen kann. Viele dieser Quartiere und Strassenzüge fallen auf durch den einheitlichen Charakter der Gebäude, so dass man vermuten kann, dass sie jeweils in einem Zug erstellt worden sind. Die ersten dieser Überbauungen stammen aus einer Zeit, als die Stadt Olten ein enormes Wachstum erlebte. Es war die Zeit, als die Eisenbahn nach Olten kam, und mit ihr die Industrie. Diese Quartiere sind Zeugen einer für Olten wichtigen Entwicklungsperiode.

Der Anschluss Oltens an das Eisenbahnnetz

Bekanntlich verdankt die Stadt Olten einen grossen Teil ihrer heutigen Bedeutung und Entwicklung der Lage im schweizerischen Eisenbahnnetz. Mit dem Entscheid, bei der Linienführung der zu erstellenden Eisenbahnlinien den alten Verkehrswegen, die schon im Mittelalter benutzt worden waren, zu folgen, kam Olten sehr früh, nämlich um 1855, zu einem Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz. Dass sich hier auch noch die Nord-Süd- und die Ost-West-Linie trafen, trug noch zusätzlich zur Bedeutung Oltens bei.

Dabei lag es auf der Hand, hier auch gewisse Nebenbetriebe der Eisenbahn, wie z. B. die Werkstätten (1855) zu bauen. In rascher Folge entstanden darauf die Linie nach Herzogenbuchsee (1857) sowie der Hauensteintunnel (1858). Wegen der zentralen Lage Oltens erwies es sich als notwendig, das Zugspersonal von hier aus in die verschiedenen Richtungen einsetzen zu können.

Mit dem plötzlichen Entstehen vieler neuer Arbeitsplätze kam zwangsläufig auch eine grosse Zahl wohnungssuchender Menschen in die Stadt, wodurch sich



eine enorme Nachfrage nach Wohnraum ergab. Dieser war selbstverständlich zu jenem Zeitpunkt gar nicht vorhanden.

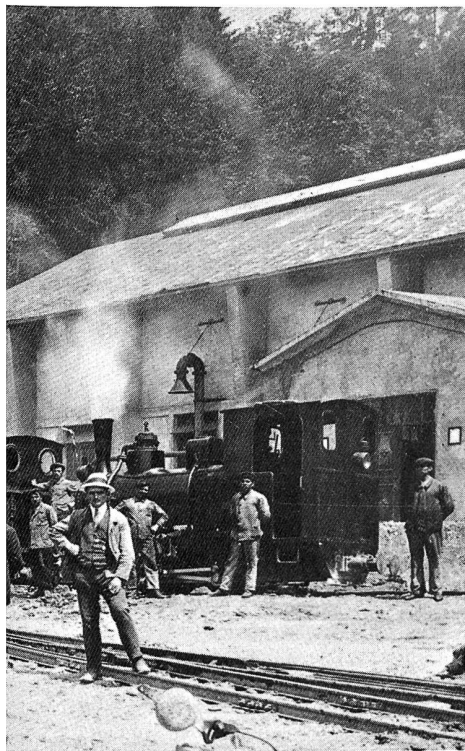
Die Stadt um 1860 – die ersten Eisenbahnersiedlungen

Wie man dem «Pfändlerplan» von 1868 entnehmen kann, bestand Olten damals vor allem aus der Altstadt, der Wangner Vorstadt, den Chorherrenhäusern und dem Kloster sowie jenseits der Aarebrücke aus der «Winkel»-Überbauung im Gebiet des heutigen Feldschlösschen-Areals. Entlang den Ausfallstrassen nach Solothurn, Basel, Aargau und Aarau befanden sich noch einige Bauernhöfe. Auf dem Plan sind jedoch auch schon der Bahnhof und die Werkstätten zu erkennen.

Im Plan sind jedoch auch schon zwei Neuüberbauungen eingezeichnet, nämlich die Apostelgasse (im Gebiet der neuen Berufsschule) und die Untere Hardegg. Diese beiden Strassenzüge sind die ersten Eisenbahnersiedlungen in Olten. Beiden ist gemeinsam, dass sie klar aus-

serhalb des damaligen Städtchens angelegt wurden und dass sie sich auch sonst ganz deutlich vom althergebrachten, gewachsenen Siedlungsgefüge abhoben. Es waren die ersten eigentlichen Gesamtüberbauungen in Olten.

Doch woher kam der Anstoss für diese Überbauungen? Mit der zunehmenden Industrialisierung entstand in allen betroffenen Ländern Europas eine teilweise grosse Wohnungsnot für die vom Land in die Städte strömenden Menschen. In den überfüllten Städten herrschten zum Teil völlig ungenügende hygienische Verhältnisse. Verschiedenerorts wurden deshalb Mittel und Wege gesucht, wie mit möglichst geringen finanziellen Mitteln gute Wohnungen für die Familien der Arbeiter erstellt werden konnten. Diese Bewegung, die natürlich nicht immer ganz uneigennützig Beweggründe hatte, ging durch alle industrialisierten Länder. Die ersten Antworten auf das Wohnungselend der Arbeiter stellen wohl Victor Aimé Huberts Entwürfe von Arbeitersiedlungen dar (1848), welche einige Jahre später die Cité Ouvrière in Mulhouse beeinflussten (1852). Allen diesen Siedlungen war gemeinsam, dass



die Initianten die Fabrikbesitzer selbst waren. Diese waren daran interessiert, dass ihre Angestellten in geordneten Verhältnissen wohnen konnten, damit ihre Leistungsfähigkeit dem Unternehmen erhalten blieb und zugleich eine gewisse Bindung an die Firma entstand. Es wurden jedoch nicht nur Wohnungen für die untersten Einkommenschichten erstellt, sondern zum Teil auch für die leitenden Angestellten.

In der Region Olten wurden offenbar die ersten Schritte in dieser Richtung bei der Firma Bally in Schönenwerd getan. Der damalige Werkstattchef der «Centralbahn» namens Riggenbach liess sich von der Pioniersiedlung in Schönenwerd inspirieren und gründete mit einigen interessierten Angestellten die «Baugesellschaft Hardegg». So entstanden sechs Doppelhäuser mit Garten und einem gemeinsamen Waschhaus mit Brunnen. Während jene Häuser in neuerer Zeit verschwunden sind, steht der Brunnen noch heute an der Unteren Hardegg. Die Mitglieder der Gesellschaft übernahmen je ein Haus zum damaligen Preis von Fr. 3000.—.

Die Entwicklung der Industrie in Olten

Es dauerte nicht lange, bis die verkehrsgünstige Lage im Eisenbahnnetz noch andere Wirkungen auf die Entwicklung der Stadt hatte. Es entstanden nämlich in den folgenden Jahren bis zur Jahrhundertwende die teilweise auch heute noch bedeutenden Fabriken wie zum Beispiel Von Roll, Berna, Giroud, Strub und Glutz, Munzinger, um nur die wichtigsten zu nennen. Die Stadt Olten weist in diesem Zeitraum ein rasches Wachstum auf. Es wurden auch verschiedene neue Wohnquartiere gebaut.

Auch die beiden Eisenbahnersiedlungen Untere Hardegg und Apostelgasse, letztere inzwischen «Neuquartier» genannt, erfuhren eine Ausdehnung. In der Unteren Hardegg wurde nun auch die obere Seite der Strasse bebaut, während im «Neuquartier» die bestehende Häuserzeile verlängert wurde.

Die Obere Hardegg als nächste »Eisenbahnersiedlung entstand in den Jahren zwischen 1896 und 1906. Sie bestand aus 19 zum grössten Teil zu Doppelhäusern zusammengebauten Einfamilienhäusern. Diese Siedlung ist heute praktisch unverändert erhalten.

Die Paul-Brand-Strasse

Sie ist die jüngste und wichtigste Eisenbahnersiedlung. Es lohnt sich, auf ihre Siedlungsgeschichte etwas näher einzugehen.

Am 23. Dezember 1909 wurde die Baugenossenschaft «Flügelrad» gegründet und im Handelsregister eingetragen. Etwas früher, nämlich im Herbst 1909, befasste sich die Baukommission der Stadt mit dem Baugesuch für eine Überbauung von 37 Einfamilienhäusern im Fustlig. Das ganze Gebiet war damals noch unbebaut. Das Bauvorhaben war in verschiedener Hinsicht ungewöhnlich. Einmal war der Umfang mit 37 Einheiten für damalige Verhältnisse sehr gross. Dann lag der Standort weit ausserhalb der Stadt, so dass man das Projekt als «Planung auf der grünen Wiese» bezeichnen konnte.

Ausserdem war der Architekt, der für die Planung beigezogen wurde, ein Ausländer. Doch auch mit der Ausführungsart der Bauten wurden neue Wege beschritten.

Der Architekt

Paul Gerber aus Ulm befasste sich sehr stark mit der damaligen Wohnungsfrage, welche er als die brennendste und zugleich praktischste aller sozialen Fragen sah. Folgendes Zitat eines damals vielbeachteten Vortrages in Zürich zeigt sein Engagement als Architekt und Sozialreformer:

«Um billig zu wohnen, drängt man sich aufs äusserste zusammen, und vermieter (untermieten) bis an die Grenze des Unmöglichen. Es wird heute nicht mehr bestritten, dass Krankheiten jeder Art, namentlich Tuberkulose, Unsittlichkeit usw., Streit in Ehen und Familien, Verrohung und Entkräftung der Jungen und der Alten mit all ihren schlimmen Folgen, die bis in die Krankenhäuser, Gefängnisse und Irrenanstalten verfolgt werden können, auf engste mit ungesunden und überfüllten Wohnungen zusammenhängen. Wenn die Summen, die für Lungenheilstätten und sonstige Fürsorgeanstalten ausgegeben wurden und noch ausgegeben werden müssen, ohne dass damit das Übel an der Wurzel getroffen wird, zugunsten der Armen des Wohnungselendes verwendet würden, wenn diese Gelder einer nationalen Wohnungsfürsorge zur Darbietung gesunder und billiger Kleinwohnungen zur Verfügung ständen, dann wären die Erfolge sichtbarer, wertvoller und nachhaltiger.» (Vortrag in Zürich, 1909.)

Wenn Gerber von Wohnungsnot sprach, verstand er darunter nicht nur den Mangel an Wohnungen überhaupt, nicht nur ungenügende und ungesunde Wohnungen, sondern auch zu teure. Bei der Erstellung von billigen Wohnungen und Eigenheimen gab es für ihn drei Hauptfragen, nämlich die Finanzfrage, die Terrain- oder Bauplatzfrage und das Bauen selbst. Als Architekt widmete er sich verständlicherweise vor allem den bautech-



Paul-Brand-Strasse

nischen Problemen, wo er nichts unversucht liess, um die Kosten zu senken. Sein Engagement in diesen Fragen, und nicht zuletzt seine Überzeugung, dass das Bauen mittels einer Baugenossenschaft die einzige Möglichkeit sei, der damaligen Spekulation auszuweichen, waren die Hauptgründe für das Interesse der Oltnen Baugenossenschaft «Flügelrad» an diesem Architekten. Zudem hatte Paul Gerber zu diesem Zeitpunkt schon andere ähnliche Siedlungen in der Schweiz gebaut, so z. B. in Brugg, so dass er die nötige praktische Erfahrung auf diesem Gebiet mitbrachte.

Die Überbauung

Das Projekt sah eine an die Sälistrasse angehängte Ringstrasse vor, ergänzt durch eine zusätzliche Querstrasse, die Paul-Brand-Strasse, welche als eigentliche Erschliessung der Siedlung diente. Die Aufteilung des Landes beidseits der Strasse in gleich grosse Parzellen von ca. 300 m² Fläche ergab 36 Bauplätze. Das Zusammenbauen von je zwei Häusern ermöglichte eine sparsame Verwendung des Bodens. Dadurch, dass die Häuser relativ nahe an die Strasse gestellt wurden, ergaben sich einerseits kleine Vorgärten entlang der Strasse, andererseits jedoch insbesondere grosszügige Gärten auf der Rückseite der Gebäude.

Häusertypen und Gesamterscheinung

Um eine möglichst rationelle Bauweise zu ermöglichen, beschränkte sich Paul Gerber auf zwei Grundrisstypen, welche sich lediglich in der Organisation des Erdgeschosses unterscheiden. Einmal befanden sich die Eingänge, die Küche und das WC sowie das Treppenhaus auf der Stirnseite der Gebäude, im andern Fall in der Mitte. Im Obergeschoss befanden sich jeweils die Schlafräume. Getreu seinem Grundsatz «besser ein Zimmer mehr mit kleinerer Grundfläche, als eines weniger mit entsprechend grösseren Räumen», sind die für heutige Begriffe äusserst kleinen Ausmasse der Zimmer zu erklären.

Unterzieht man die alten, heute noch bestehenden Wohnungen unserer Grosseltern einer aufmerksamen Betrachtung, so wird man in den meisten Fällen beobachten können, dass sich das Familienleben vor allem in einem Raum abgespielt hat, nämlich in der Wohnküche. Gerber sah in diesem Raum eine für das Familienleben grosse Bedeutung. Er nahm diesen Gedanken in seinen Wohnungsgrundrissen wieder neu auf, indem er ein spezielles Speisezimmer, direkt verbunden mit der sehr kleinen Küche, vorsah. Die Abtrennung der Küche vom Speisezimmer ist vor allem mit Überlegungen zur Wohnhygiene zu erklären. Die in der Küche durch Waschen und Kochen ent-

stehende Feuchtigkeit sollte nicht in die übrigen Räume gelangen können.

Durch die einheitliche Anordnung der Häuser in den Grundstücken, durch die Beschränkung auf ein Grundrisskonzept sowie durch die Gestaltung der Vorgärten ergab sich eine grosse Einheitlichkeit der Überbauung. Um eine monotone Wirkung der Gebäude zu vermeiden, bemühte sich der Architekt innerhalb dieses Grundkonzeptes um eine liebevolle und im Detail abwechslungsreiche Gestaltung der einzelnen Fassaden. Durch Variationen von Hauseingängen, Erkern, Lukarnen und Dachausbildungen bekam jedes Haus sein persönliches Gesicht, was zu einer lebendigen und trotzdem einheitlichen Überbauung führte.

Die Gebäudekonstruktion

Der Architekt liess offenbar nichts unversucht, um die Kosten für seine Häuser möglichst gering zu halten. Dies war ja auch das oberste Erfordernis des ganzen Unternehmens. So schlug er eine geringere als nach Baureglement zulässige Raumhöhe von nur 2,6 m vor. Um weiter Platz zu sparen, durfte die Treppe ins Obergeschoss nur 95 cm breit werden. Die Mauerkonstruktion sollte in einer damals völlig neuen Art hergestellt werden, nämlich mit einer Art Zweischalenmauerwerk mit einem dazwischen liegenden Luftraum. Ausserdem sollte die Mauer weniger stark werden, als es das Baureglement verlangte, nämlich nur 30 cm stark. Gerber argumentierte, dass seine Mauerkonstruktion trotz geringerer Stärke die bessere Isolation aufwies als die herkömmlichen Mauern und auch bezüglich der Stabilität den Anforderungen entsprach.

Die städtische Baukommission zeigte sich zuerst sehr skeptisch gegenüber den neuen Ideen, insbesondere was die Mauerkonstruktion betraf. Sie holte dann aber doch verschiedene Gutachten von Amtsstellen und Fachleuten ein, die mit dieser Mauerart Erfahrungen hatten. Nach längerem Hin und Her zwischen Architekt und Bauherrschaft einerseits und Baubehörde und Gemeinderat andererseits ei-

nigte man sich schliesslich auf einen Kompromiss. Das Backsteinmauerwerk wurde bewilligt mit 32 cm Stärke und einigen Auflagen zur Ausführung. Die Zimmerhöhe musste nach Baureglement geplant werden. Eine Änderung des Baureglementes, wie vom Architekten vorgeschlagen, wurde abgelehnt. Zudem erfolgte die Bewilligung nur auf Zusehen hin. Im April 1910 bekam die Baugenossenschaft schliesslich die endgültige Baubewilligung mit einer Einsprachefrist von damals nur drei Tagen.

Der Preis, die Kosten

Wieviel kostete nun ein solches «neuzzeitliches» Haus? Einer detaillierten Baukostenabrechnung aus dem Jahr 1910 können wir unter anderem die folgenden Zahlen entnehmen:

Bauland: 800.– entspricht Fr. 2.66 pro m²

Strassenland: 130.–

Strassenbau: 201.90

Hauserstellung: 9550.–

Bauamtgebühren: 4.25

Das einzelne Haus kam somit auf ca. Fr. 12300.– zu stehen. Bei einem damaligen durchschnittlichen Jahreseinkommen von Fr. 3000.– für einen Lokomotivführer bedeutete auch diese, für heutige Verhältnisse geringe Summe, immer noch eine grosse Belastung.

Der Strassenname

Paul Brand war ein Pfarrer, der sich mit seinem ganzen Wirken für die sozialen Probleme der minderbemittelten Schichten der damaligen Zeit einsetzte. Wegen seiner senkrechten und kompromisslosen Art und Einstellung war er ein hochangesehener Mann. Im Lauf seiner politischen Tätigkeit wurde er Präsident der sozialdemokratischen Partei der Schweiz und ausserdem Zentralsekretär des schweizerischen Zugspersonalvereins. Da er gegen Ende seines Lebens auch in Olten wirkte, wo er sich grosser Beliebtheit erfreute, benannte man als Ausdruck der Verehrung die neu überbaute Strasse nach ihm. Er selbst erlebte aber die Fertigstellung der Siedlung nicht mehr, da er am 22. Ok-

tober 1910 in Olten starb. Er wurde auf dem Burgfriedhof in Olten beigesetzt.

Die Paul-Brand-Strasse heute

Die Paul-Brand-Strasse, wie übrigens auch die anderen Eisenbahnersiedlungen in Olten, erfuhren im Laufe der Jahre einige Veränderungen. Jede Generation von Bewohnern drückte ihr in gewissem Ausmass ihren Stempel auf. Dennoch blieb ihr Aussehen in den Grundzügen dasselbe wie bei der Erstellung. Trotz den auf das damalige Mindestmass zugeschnittenen Räumen können die Häuser auch heutigen Wohnansprüchen immer noch gerecht werden. Die Tatsache, dass viele Häuser in letzter Zeit renoviert worden sind sowie die liebevoll gepflegten Gärten zeigen, dass sich die Bewohner mit ihrer Wohnumgebung verbunden fühlen.

Tendenzen in jüngster Zeit zeigen allerdings, dass die Anpassung der Häuser an die modernen Wohnbedürfnisse und die damit verbundenen Ausbauten nicht immer mit der erforderlichen Rücksicht auf die bestehende Bebauung erfolgen. Vielleicht könnte eine Art Modellösung zeigen, wie die verschiedenen Ausbauwünsche der Bewohner mit dem Erfordernis der Schonung der Bauten auf einen optimalen Nenner gebracht werden könnten. Im Vergleich dieser und ähnlicher Überbauungen mit heutigen Wohnquartieren können wir feststellen, dass unsere heutigen architektonischen Leistungen im allgemeinen wesentlich monotoner wirken und den Grundsatz der «Vielfalt in der Einheitlichkeit» vermissen lassen, obwohl damals doch viel geringere Mittel zur Verfügung standen. Es wäre deshalb zu wünschen, dass bei der Gestaltung neuer Wohnquartiere wieder etwas mehr Ideenreichtum und Phantasie aufgebracht werden könnten.

Diese gestalterische Qualität sowie die Tatsache, dass die Überbauung Paul-Brand-Strasse Zeuge einer der für die Geschichte der Stadt wichtigen Epoche ist, sollten Grund genug dafür sein, dass die Siedlung auch den kommenden Generationen erhalten bleibt.