

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter

**Herausgeber:** Akademia Olten

**Band:** 41 (1983)

**Artikel:** Zur Landschaftsgeschichte des Gheid

**Autor:** Wiesli, Urs

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659280>

#### **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:** 13.01.2026

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

# Zur Landschaftsgeschichte des Gheid

Olten ist fast allseitig von Jurabergen umgeben, die stellenweise beträchtlich steil und von tiefen Rinnen durchzogen sind. Einzelne Quartiere erstrecken sich weit an die Hänge hinauf, und zwischen dem Bahnhofplatz und den obersten Häusern im Fustlig oder Schöngrund beträgt der Höhenunterschied immerhin über 50 m. So weisen denn auch zahlreiche Strassen der Stadt ein mehr oder weniger grosses Gefälle auf. Um so augenfälliger erscheint unter diesen Umständen die einzige grössere Ebene: das Gheid. Es ist, von den Wäl dern abgesehen, auch die einzige noch kaum überbaute Fläche der Stadt; und gerade dieser Tatbestand lockt, der Landschaftsgeschichte dieser Ebene einmal etwas nachzugehen. Das Gheid ist die grundwasserreiche Schotterebene, die sich vom südwestlichen Stadtrand Oltens rund 1,5 km bis zur Chrüzmatt an der Gemeindegrenze Olten-Wangen erstreckt. Südseits wird das Gheid durch den Hangfuss des Borns abgelöst, der bis etwas über den Waldrand aus sogenannter Molasse besteht. Am Nordrand der Ebene hat sich die Dünnern, die sich ab Wangen dem Niveau der Aare anzupassen beginnt, in den Schotter eingetieft und in der Altmatt eine eigene, fast 10 m tiefer gelegene Talsohle geschaffen. Südwestwärts setzt sich das Gheid in der gleich beschaffenen Gäuoberfläche bis zum Aussenrand der grossen eiszeitlichen Endmoräne bei Niederbipp fort. Auf dem rechten Aareufer in Olten hat die Gheideebene eine Entsprechung und Fortsetzung in der genau gleich hohen Fustligterrasse. Zwischen Chliholz und Aare fällt die Gheideebene steil zur etwa 6 m tiefern Steinacherterrasse ab, die ihrerseits sich rechts der Aare in der Bifang-Chrummacherterrasse fortsetzt. Das Gefälle der Gheideebene ist sehr gering: auf die 1,5 km von der Chrüzmatt bis zur Eisbahn fällt sie lediglich um 5 m ab. Das Gheid erstreckt sich auf durchschnittlich 415 m, so dass gegenüber den zentra-

len Stadtteilen eine Differenz von über 10 m entsteht. Von gewissen Standorten in der Stadt aus gesehen erscheinen demnach das Gheid und sein östlichster Teil, das Chliholz, beinahe wie eine Hochebene. Die Mächtigkeit des grundwasserführenden Schotters beträgt um die 40 m. Im Wort Gheid steckt der heute eher selten gebrauchte Landschaftsbegriff Heide. In den Urkunden des 16. und 17. Jahrhunderts steht meist «Gheydt» oder auch «Heide». Unter Heide versteht man eine eher karge, nicht besonders fruchtbare Landschaft, zumeist mit sandig-kiesigem Boden und lediglich mit Zwergrüschern und Gras bewachsen. So wird denn auch schon in einer Urkunde des Jahres 1536 «von der Dürre und Unfruchtbarkeit des Heide genannten grossen weiten Ackers» gesprochen. Im selben Dokument wird zur Behebung dieses Misstandes Olten erlaubt, von Kappel her einen Wässerungsgraben anzulegen. Eine Reihe weiterer Urkunden regelt dann Zins, Vergütungen, Besitzverhältnisse usw. längs dieses frühesten Gheidgrabens (Oltner Urkundenbuch, 1. Band).

1536

ist somit bestimmt eines der wichtigsten Jahre in der Landschaftsgeschichte des Gheid, und man darf wohl an-

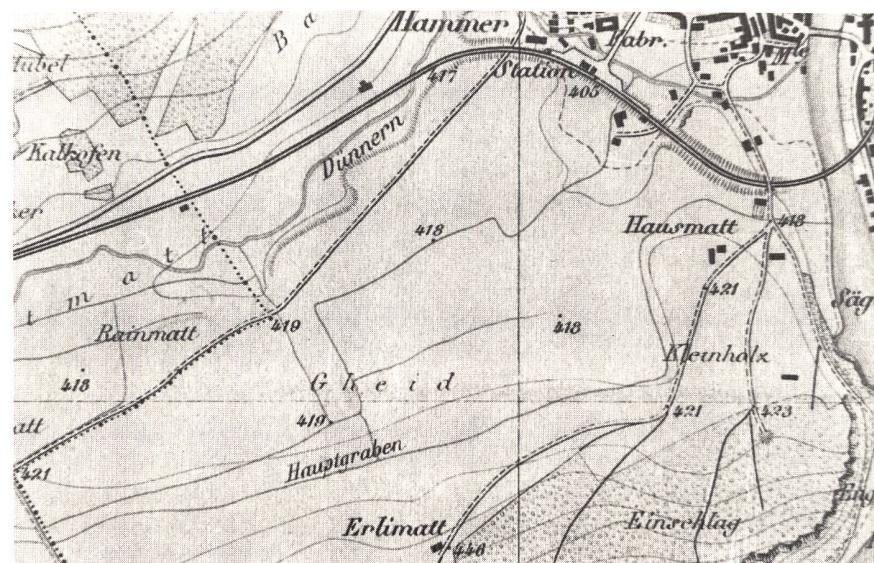
nehmen, dass sich erst ab dieser Zeit das Gheid zu einer intensiv genutzten und geordneten Kulturlandschaft zu wandeln begonnen hat und allmählich längs der Wässerungsgräben auch die für die folgenden Zeiten charakteristischen Busch- und Baumhecken entstanden sind. Schon wenige Jahre später bestand sogar die Tendenz, die offenbar erfolgreiche Bewässerung auszudehnen: 1544 musste denjenigen Strafe angedroht werden, die dem Gheidgraben zuviel Wasser abführten, und 1548 wurde sodann ein Verbot erlassen, aus dem Gheidgraben Wasser durch Seitengräben abzuleiten.

Genauere geographische Angaben zur gesamten Landschaftsstruktur erfährt man jedoch erst aus dem 18. Jahrhundert. Der Stadtprospekt von Ludwig Erb aus dem Jahr

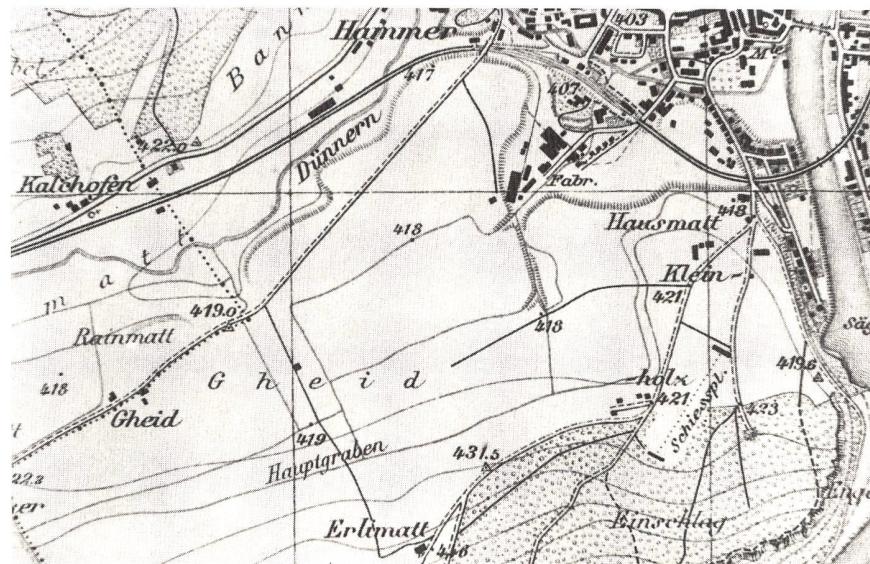
1746

(reproduziert in Ed. Fischers Oltner Brückenbuch, 1954) lässt einige erste Schlüsse zu. Er zeigt, dass die Dünnern südlich der heutigen Bahnstation Olten-Hammer, also im jetzigen Zementindustrie-Areal, einen auffal-

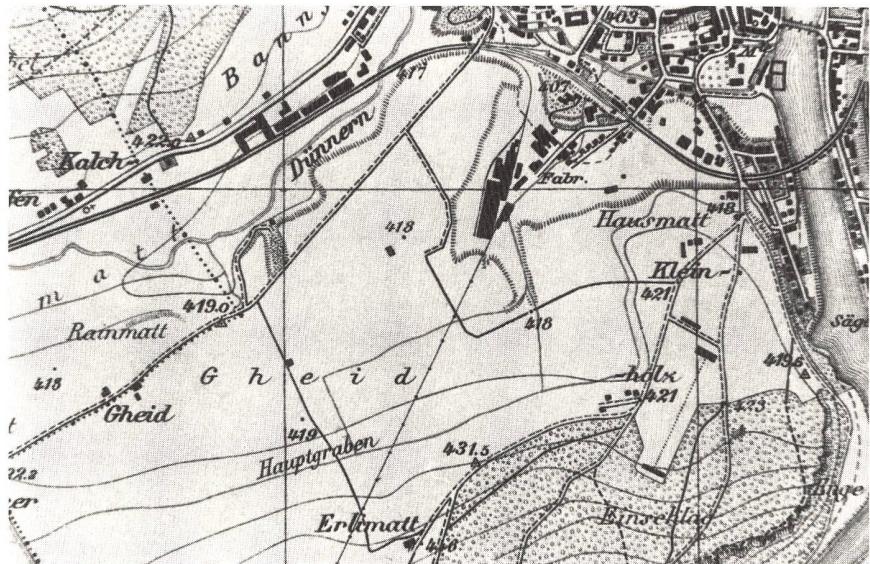
1881



lenden und weiten Bogen beschreibt, in welchen ein kleiner Bach, genannt Brunnen, und wahrscheinlich ein Grundwasserstrom mündet. Am Beginn des weit ausholenden Bogens ist die «Oehli» eingetragen, die über einen eigenen, zur Dünnergasse parallel verlaufenden Gewerbekanal verfügt.



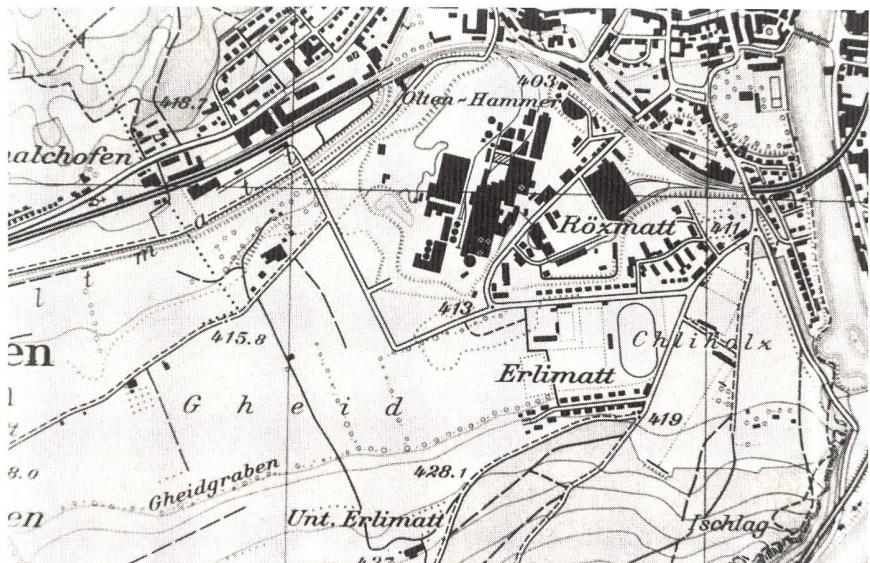
1925



1931

An derselben Stelle wie heute führt von der Solothurnerstrasse aus ein Weg, genannt «strass auff Kappel», über die Dünnergasse und hinauf zur Gheidebene, die jedoch auf dem Plan ohne jegliche Details dargestellt ist. Es geht einzig hervor, dass das zur Dünnergasse und zum Mühlebach abfallende Bord mit Bäumen oder Gebüsch bestanden war. Ferner ist ersichtlich, dass auch ein Gheidgraben in den erwähnten Dünnergassbogen mündete.

Eine Rekonstruktion der früheren



1976 Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 7.4.1982

Gheidlandschaft lässt der sogenannte Pfändler-Plan aus dem Jahr

1868

zu, der auch deshalb wichtig ist, weil er noch unmittelbar aus der Zeit vor dem Bau der Gäubahn stammt. Er bestätigt den grossen Dünnergobogen und die dortige Einmündung eines kurzen Baches, der, dem Verlauf der Höhenkurven nach zu schliessen, sich fast 1 km weit rückwärts in die Gheidebene eingefressen hat und sozusagen die Ausdehnungsrichtung des späteren Kiesabbaus durch die dortige Industrie vorzeichnet. Am Rand und am Bord der Ebene ist an der Dünnergobogen zwischen Gheidweg und Altmatt eine Kiesgrube eingetragen und angeschrieben und im Gebiet zwischen heutigem Rötzmattweg und der Sportstrasse eine Sandgrube. In seiner ganzen Länge bis zur Mündung in die Aare lässt sich der von Kleinwangen herführende Gheidgraben aus der Zeit um 1540 verfolgen: Bei der Erlimatt biegt er rechtwinklig nach Norden um, folgt dann ungefähr dem Verlauf der heutigen Sportstrasse und fällt beim heutigen Restaurant Kleinholz über den Hintern Steinacher gradlinig zur Aare ab. Das eigentliche Gheid hingegen ist ausser durch die Gheidstrasse durch keine Einzelheiten gekennzeichnet.

1876

wurde die Gäubahn und mit ihr die Station Olten-Hammer eröffnet. Die Bahnlinie berührt die Gheidebene zwar nur am Rand, doch verdankt man der Projektierungsphase dieses Bahnbaus ein paar Pläne (teils reproduziert in den Neujahrsblättern 1976), die ebenfalls einige Details über den östlichen Teil der Ebene enthalten. Gegenüber dem Pfändler-Plan sind keine wesentlichen Veränderungen festzustellen, hingegen zeigt es sich, dass der grosse Dünnergobogen durch den Bahnbau und den Damm, der die Stationsanlagen trägt, abgeschnitten worden ist, der

Dünnergobogen also hier nach Norden verlegt werden musste.

Diese Veränderungen sind dann auf der Erstausgabe der Siegfried-Karte (Blatt 149/Olten, 1:25 000) von 1881 bereits enthalten, welche zudem zum erstenmal den genauen Verlauf des gesamten Gewässer- und Grabennetzes im Gheid festhält. Leider enthält jedoch diese Karte im Gegensatz zur heutigen Landeskarte keine Eintragungen von Baum- und Gebüschbeständen längs der Gräben.

Für das Jahr

1887

besitzt das Stadtarchiv Olten einen Plan des Geometers A. Ammann «Olten-Graben Wasserrechte im Gheid» 1:5000. Die 11 grossen Verteiler und Regulierwerke sind zudem am Rand im Massstab 1:50 sowohl im Auf- als auch im Grundriss bis in alle Einzelheiten dargestellt. Der äusserst genaue Plan, der auch die Besitzverhältnisse festhält, gibt das Gefälle der Gräben von Abzweigung zu Abzweigung bis auf den Zentimeter genau an. Eine Ausmessung und Planimetrierung hat ergeben, dass auf der

6270 a grossen Fläche zwischen Gemeindegrenze Wangen, Dünnergobogen, Kleinholz und Gheidgraben insgesamt 10,1 km Gräben verliefen, was die erstaunlich hohe Grabendichte von 1,6 m pro a ergibt! Am Gheidgraben als dem Hauptstrang – auf der Siegfried-Karte Hauptgraben genannt – gab es 5 Abzweigungen mit Regulierwerken. Das westlichste (etwa auf der Höhe des Pumpwerkes) hieß Abfall, das mittlere Kessel und das östlichste (bei der Erlimatt) Ellbogen. Der Plan zeigt auch genau, dass die Einmündung in die Aare 60 m oberhalb der Gäubahnbrücke erfolgt ist. Die Abzweigungen vereinigen sich schliesslich fast alle im Kesselgraben, der durch die Rötzmatt der Dünnergobogen zufloss. Fast jeder dieser Gräben besitzt seinerseits wiederum kleine Abzweiger, die irgendwo im Feld draussen enden oder eine Quer-

verbindung darstellen. Besonders bemerkenswert ist der Verlauf des Grabens, der beim Verteiler Nr. 6/Abfall abzweigt: zunächst in mehreren rechten Winkeln quer übers Gheid bis zur Gheidstrasse kurz vor der Eisenbahnüberführung, dann der Gheidstrasse entlang westwärts bis fast zur Gemeindegrenze gegen Wangen und von da schliesslich wiederum in östlicher Richtung hinunter auf Mühle- und Altmatt längs der Dünnergobogen.

An Strassen und Wegen existierte damals neben der Gheidstrasse erst der Weg dem Born entlang zu den beiden Erlimattthöfen. Vom obern Hof, der auf der Siegfried-Karte Born heisst, führte als einzige Querverbindung ein Weg zur Gemeindegrenze und zur Chrüzmatt hinunter. In der Ausräumung des ehemaligen Dünnergobogen, der auf dem Ammann-Plan noch mit Wasser gefüllt ist, jedoch durch den Bahndamm abgeschnitten wird, stehen auf dem künftigen Zementareal bereits die ersten Gebäude.

Die Zeit um

1900

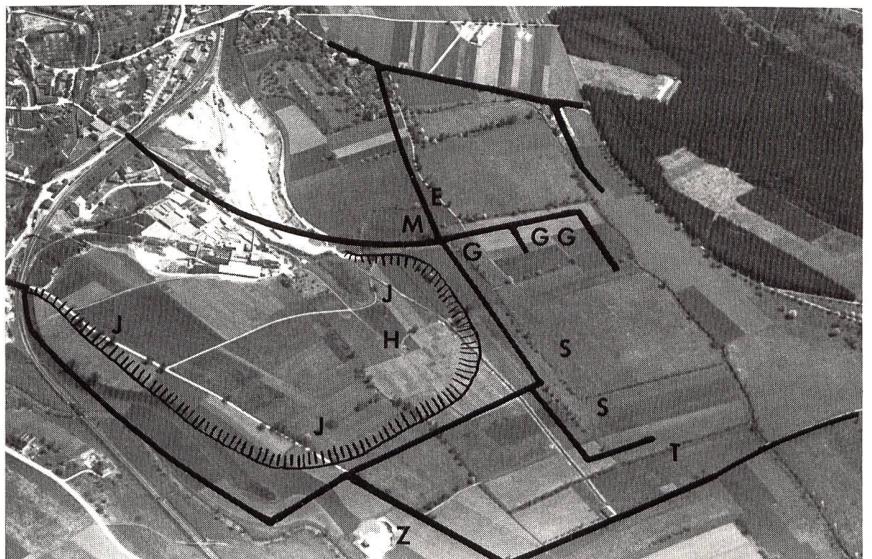
ist am Rande des Gheids vor allem durch die dortige Entstehung der Zement- und Baustoffindustrie geprägt. 1893 hatte der Baumeister Constantin von Arx im Ausräumungsgebiet des ehemaligen Dünnergobogen eine erste Baustoff-Fabrik errichtet. Schon wenige Jahre später wurde der Zementwarenabteilung eine Steinfabrik angegliedert. Die Kiesausbeutung griff immer weiter um sich. Dadurch entstand Platz für weitere Industriegebäude; gleichzeitig und im Zusammenhang damit wurde jedoch die Gheidebene fortan sukzessive westwärts abgebaut und zurückgedrängt. Auf den verschiedenen Ausgaben der Siegfried-Karte lässt sich dieser landschaftsverändernde Vorgang bestens verfolgen, der dann schliesslich auch Strassenverlegungen und eine Verschiebung des Flugfeldes mit sich brachte.

um 1922

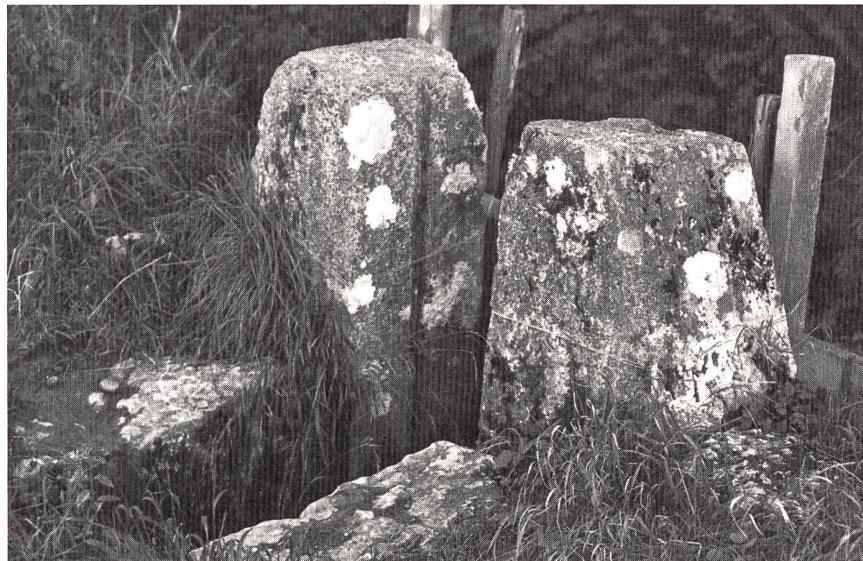
Die sechste Ausgabe der Siegfried-Karte erfolgte

1925

Nur kurze Zeit vorher, um 1922, war auch die vielleicht früheste Flugaufnahme, auf der landschaftliche Details des Gheids sichtbar werden, entstanden. Bereits auf der Karte von 1914 war die 1902 erbaute Pumpstation erschienen, deren Gebäude 1982 noch immer steht. Dies bedingte den ersten Querweg, der die Gheidstrasse mit dem Hof Untere Erlimatt verbindet. Die heutige Sportstrasse als Zulieferer vom Chliholz her ist 1925 bereits als Fussweg vorhanden, der sich allerdings westwärts im Feld draussen verliert. Der kurze Graben, der 1881 sich noch westwärts entwässert hat,



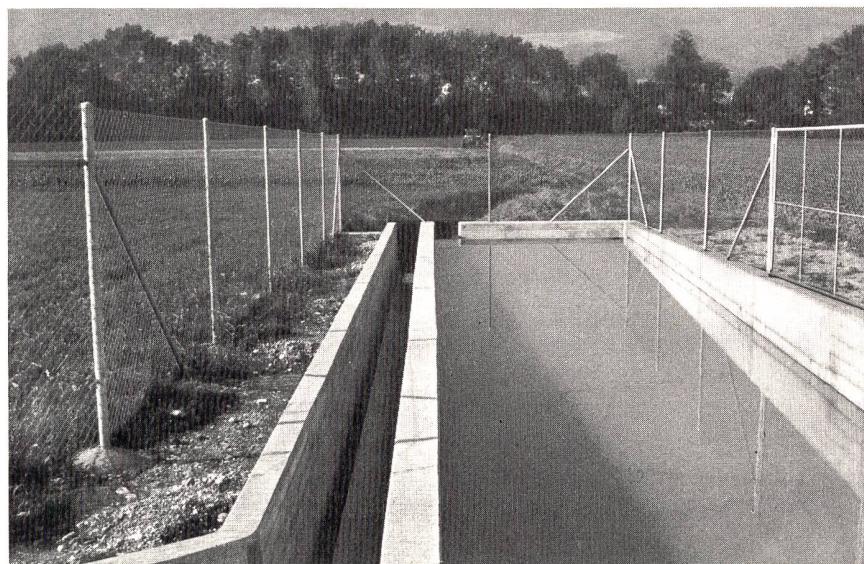
Steinacker, Chliholz, Gheid um 1929



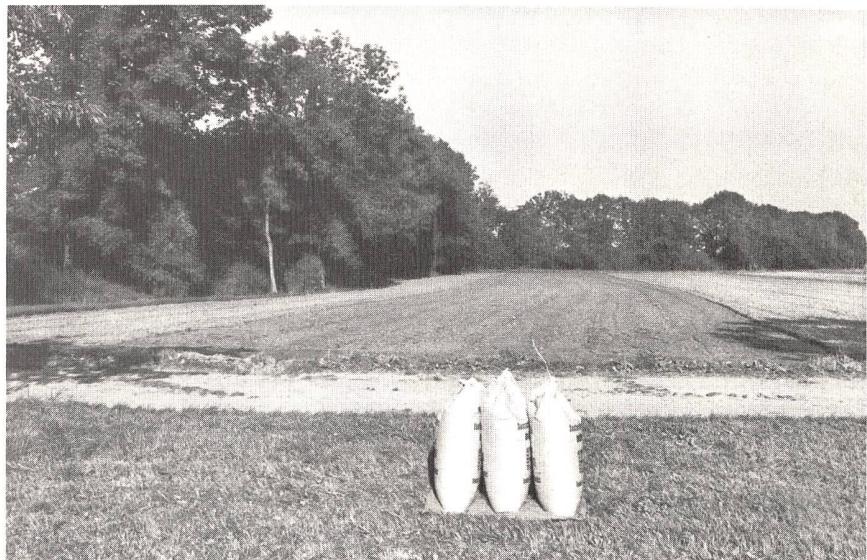
ist jetzt sowohl südwärts mit dem Hauptgraben als auch nordwärts durch einen Einschnitt mit dem tiefer gelegenen Areal der Zementfabrik verbunden, die sich inzwischen beträchtlich ausgedehnt hat. Der Hauptgraben allerdings hört jetzt beim Restaurant Kleinholz auf; sein letztes Stück hinunter zur Aare ist verschwunden.

Im Gegensatz zur Siegfried-Karte, die wie jedes andere Kartenwerk die Landschaft in einer generalisierenden Art wiedergeben muss, zeigt das Flugbild von 1922 jede Einzelheit, Einteilung und Nutzungsart der Parzellen. Es fällt auf, wie häufig damals

*Westlich der Erlimatt sind noch zwei ehemalige Wasserverteiler sichtbar, wo mittels eines Brettes, das in die Kerbe der beiden Steine geschoben werden konnte, das Wasser des hier abzweigenden Nebengrabens reguliert wurde. Die meisten dieser Nebengräben sind heute verschwunden, und selbst der Hauptgraben hat südöstlich der Chriūzmatt teilweise bereits eine künstliche Sohle erhalten. Hier in der Nähe verschwindet der Aspgrabenbach in dieser bei Überschwemmungsgefahr zwar notwendigen, jedoch nicht gerade rücksichtsvoll gestalteten Anlage. Im Hintergrund der baumbestandene Gheidgraben.*



*Im westlichen Gheid gegen die Chrüzmatt zu ist die Landwirtschaft noch intakt, und die Felder werden vor Winden durch die Baum- und Buschreihen längs der Gräben geschützt. Jedoch gegen den Stadtrand Oltens zu dehnen sich als bezeichnender Übergang von der Agrar- zur Gewerbezone vorläufig noch Schrebergärten aus, bereits durchsetzt von Sportanlagen. Die Überreste der baumbestandenen Gräben bewirken immerhin noch eine gewisse Gliederung und Trennung.*



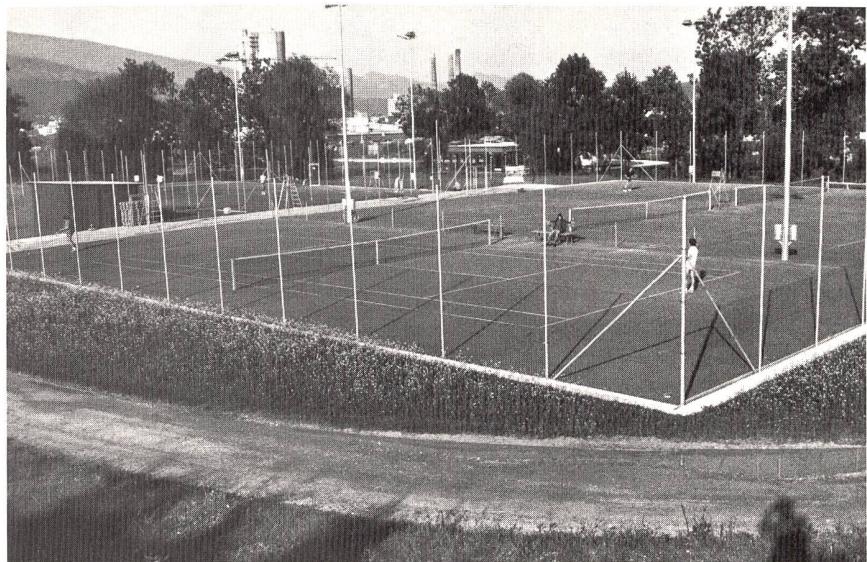
noch die Hecken waren, nicht nur längs der Gräben und der alten, noch nicht kanalisierten Dünnern, sondern mancherorts wohl auch in der Funktion als Grenze. Die einzelnen landwirtschaftlich genutzten Parzellen sind auffallend gross und blockförmig und weisen mit den verschiedenen Grautönen auf eine recht vielfältige Nutzung hin. Vom Pumpwerk zum Zementfabrik-Areal wurde offenbar zur Zeit der Aufnahme gerade eine Leitung verlegt.

Eine ähnliche landschaftliche Vielfalt, die doch zur heutigen eher eintönigen Situation in deutlichem Gegensatz steht, ist auch auf dem Flugbild von 1929 zu erkennen.

Seit dieser Zeit begann das Gheid immer mehr auch als

#### *Flugplatz*

eine Rolle zu spielen. Am 27. Juli 1919 hatte der erste Flugtag stattgefunden, zwar noch unten auf der Alt-



matt an der Dünnern, und 1921 kam ein Vertrag zwischen der Einwohnergemeinde und der Direktion der Militärflugplätze zustande, der unter anderem das unentgeltliche Baurecht zur Erstellung eines Hangars enthielt. Das Flugfeld wurde von der Altmatt hinauf auf die Gheidebene verlegt und am 28. August 1921 mit einem Flugtag eröffnet. Im November 1921 wurde ein Militärhangar erstellt. In drei Etappen ist dann das Flugfeld ausgebaut worden: 1927–30 auf 370 m Länge, 1935/36 auf 680 m und 1940 auf 965 m. Die Einwohnergemeinde verpflichtete ihre Pächter zur Graswirtschaft, wodurch sich abermals ein gewisser Landschaftswandel einstellte (nach E. Dietschi, OT-Jubiläumsnummer 1978).

Eine sichtbare Veränderung, wiederum am Rande des Gheid, brachte sodann die Dünnernkorrektion. Das Siegfried-Blatt von

1931

ist das letzte vor deren Inangriffnahme. Gegenüber 1925 hat sich bereits einiges verändert: In der Ebene drin steht der Flugzeughangar (etwa 150 m südlich der Gheidstrasse), östlich des Hangars gibt es erstmals eine Verbindung von der Gheidstrasse ins Chliholz, vom Steinbruch am Born führt eine Seilbahn für den Gesteinstransport in die Zementfabrik hinunter, und schliesslich ist auch das Ausräumungsgebiet dieser Industrie beträchtlich gewachsen.

Auf der letzten Ausgabe des Siegfried-Atlas von

1940

ist bereits die Sportstrasse mit der (Natur)-Eisbahn sichtbar. Dies bewirkte eine Fusswegverbindung zur Rötzmatt hinunter, womit die dortige heutige Strasse schon vorgezeichnet war.

Bis zum Erscheinen der Erstausgabe der neuen Landeskarte im Jahre

1955

ist die Verbindung von der Sportstrasse zur Rötzmatt zur Fahrstrasse geworden. Im übrigen jedoch hat sich im Gheid bis dahin nur wenig verändert. Die Landeskarte hält im Gegensatz zur Siegfried-Karte auch Busch- und Baumreihen sowie Hecken längs der Wassergräben fest. Somit wird deutlich, dass jetzt nur noch der Hauptgraben einigermassen unversehrt war, jedoch bereits bei der Eisenbahn endete. Noch stehen aber mindestens Teilstücke anderer ehemaliger Gräben südlich des Flugfeldes. Die Gräben in der Altmatt dagegen sind ganz verschwunden, und die Hecken beschränken sich auf zwei kurze Stellen.

In den sechziger Jahren beginnt sich wie anderswo auch im Gheid der Landschaftswandel zu beschleunigen. Stadion und Kunsteisbahn sind entstanden und verlangen nach bessern Erschliessungsstrassen. Aus dem Verbindungsweg von der Gheidstrasse und vom alten Standort des Cartier-Denkmales zur Sportstrasse ist auf der Kartenausgabe von

1964

eine schnurgerade Fahrstrasse geworden, die wegen der Ausweitung des Zementfabrik-Areals etwas weiter westwärts verläuft und den alten, zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden Hangar beinahe berührt. Neu ist auch ein Strässchen von der Eisenbahnüberführung der Dünnern entlang mit nachherigem Aufsteigen zur alten Gheidstrasse. Bereits beginnt sich also deren heutiger Verlauf abzuzeichnen.

Auf der Karte von

1970

liegt nun schon das heutige Strassenetz vor: von der Bahnüberführung an ist der alte Gheidweg verschwunden. Die neue Strasse verläuft zunächst etwa 300 m weit der Dünnern entlang und steigt dann steil zur Ebene hinauf. Von hier an führt eine

neue Verbindungsstrasse ins Chliholz, gegenüber 1964 nochmals um fast 200 m westwärts und bis auf 250 m ans alte Pumpwerk heran verschoben. Der alte Flugzeughangar musste weichen, und das Zementfabrik-Areal hat sich weiter in die Ebene hineingefressen. Dafür erheben sich zwischen der Ausräumung und dem verschwundenen Teilstück der alten Gheidstrasse Hügel von Aushubmaterial.

Die zurzeit jüngste Ausgabe der Landeskarte stammt aus dem Jahr

1976.

Nun ist die oberirdische Materialtransportbahn verschwunden, dagegen haben sich die Gebäulichkeiten im Zementareal neuerdings vermehrt. Nördlich der Gheidstrasse stehen inzwischen die neuern Einrichtungen des jetzt nur noch Segelflugzeugen zugänglichen Flugplatzes, das versetzte Cartier-Denkmal und auch Gebäulichkeiten des Zivilschutzes. Von Kleinwangen her hat sich die Überbauung verdichtet und sich bis zur Gemeindegrenze in der Chrüzmatt vorgeschoben, und in Olten beginnen sich westlich der Sportanlagen eine neue Gewerbezone und weitere Sportplätze abzuzeichnen. Die eigentliche Gheidebene, die nur durch Gräben und Hecken unterbrochen und gegliedert war, ist auf knapp 1 km Länge zusammengeschrumpft. Auch ihre landwirtschaftliche Nutzung hat sich reduziert und vereinfacht: Während das Flugbild von 1922 noch eine gemischte Nutzung zeigt, überwiegt heute der Futteranbau.

Das Gheid erfuhr somit innert weniger Jahre das Schicksal so mancher anderer Landschaften: Aus einer landschaftlichen Individualität, geprägt durch baum- und gebüschbestandene Gräben, entstand zusehends eine gleichsam genormte Nutzlandschaft, die es lediglich ihrem wertvollen Grundwasserreichtum zu verdanken hat, dass sie nicht längst vollständig überbaut worden ist.