

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter

**Herausgeber:** Akademia Olten

**Band:** 61 (2003)

**Artikel:** Oltens verschlungene Wege

**Autor:** Schumacher, Philipp

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659060>

### 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:** 15.02.2026

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

# Oltens verschlungene Wege

Philip Schumacher

In den beiden letzten Jahren feierte Olten oder feierte man in Olten bedeutende Jubiläen. Es war einerseits das Gedenken an 800 Jahre seit der Gründung der Stadt und andererseits der Auftakt zum 100-jährigen Bestehen der SBB am damals wichtigsten Knoten der Schweiz.

800 Jahre sollen es jedenfalls nach der ersten bekannten Urkunde sein, seit die Grafen von Froburg die Stadt Olten neben den Städtchen Liestal, Waldenburg, Aarburg, Zofingen, Klus, Friedau und Wiedlisbach gründeten. Geschickte strategische Überlegungen, um den Durchgang der Handelszüge und den Handel selber auf der Nord-Süd-Route über den Jura und der Ost-West-Verbindung zu kontrollieren, Schutz zu gewähren und durch Zölle sich Einnahmen zu verschaffen. Nicht ideelle Überlegungen für die Städtegründung und die Bewohner dieses Fleckchens führten dazu, dass auf dem aus dem dritten Jahrhundert stammenden römischen Castrum die neue Stadt Olten entstand.

Der Brückenkopf über die Aare sollte gesichert und so der Weg aus dem Rheinland über den Gotthard nach Italien bewehrt werden. Die Bewohner hatten den Herren von Froburg ihre Abgaben zu leisten, durften aber auch deren Schutz entgegennehmen. Später wurde Olten an den Bischof von Basel verkauft, und von diesem ging es als Pfand und schliesslich 1532 durch Verkauf an Solothurn über. Zu all diesen Händeln hatten die Oltner nichts zu sagen. Sie wurden zum Spielball übergeordneter Kräfte. Das will nicht heissen, dass sie schlechter behandelt waren als andere Kleinstädter, aber das oft idealisierende Bild über Stadtgründung und Leben in einer mittelalterlichen Stadt erheischt da und dort Retouchen.

Es ist deshalb, trotz vieler anderer Meinungen, auch einzusehen, dass aus dem 800-Jahr-Jubiläum nicht ein rauschendes Fest, sondern Einzelanlässe wurden. Dies mag der Gründungsgegebenheit besser entsprochen haben als ein behördlich angeordneter Grossanlass mit viel Rauch und Bewunderung für die Gründer der Stadt. Mit den Einzelveranstaltungen von privaten Initianten wurde ein Gegenpol gesetzt zu dem grafschaftlich verordneten Gründungsbrief. Die Leistungen der Grafen von Froburg sollen nicht leichtfertig abgewertet werden. Sie gaben Anlass zur Entstehung der Stadt aus welchen Motiven heraus auch immer. Die damaligen Bewohner wären weder politisch noch wirtschaftlich in der Lage gewesen, ein solches Werk zu vollführen.

Unsere Kapitale Solothurn hat sich trotz verkehrsmässig schlechterer Lage zu einer im Mittelalter beherrschenden Stadt entwickelt. Ihre Kräfte erhielt sie in den fremden Kriegsdiensten, vorwiegend unter den französischen Königen. Der damalige Mangel an genügend Arbeit und Verdienst hat Söhne kinderreicher Familien in fremden Kriegsdienst getrieben. Die Söldnerdienste haben Geld in die recht arme Bevölkerung gebracht. Selbstverständlich blieb nicht

wenig in den Beuteln der Söldnerführer von Solothurn hängen. Die heute prächtige Barockstadt Solothurn ist dafür ein bereutes Zeugnis. Nicht kleinbürgerliche Handwerker, Händler und Wirte konnten diesen herausragenden baulichen Monumenten zu Gevatter stehen. Was heute hinterfragt werden kann, dürfte bis zum letzten Jahrhundert trotz der Geringschätzung der Einzelnen ein legitimes Anliegen gewesen sein.

Diese Andeutung des grösseren geschichtlichen Rahmens mag den Weg aufzeigen, wie eine kleine Stadt wie Olten zu einem Ort von übergeordneter Bedeutung heranwachsen konnte. Im 19. Jahrhundert, die Gründung und Planung des ersten Eisenbahnnetzes stand vor der Tür, taten sich einige wenige Oltner zusammen und erinnerten sich an die schon frühere verkehrsmässige Bedeutung der Stadt. Die Herrschaft der gnädigen Herren zu Solothurn war gebrochen und die Liberalisierung von Olten her erzwungen. Mit zielbewusstem Vorgehen erwirkten sie von der Regierung in Solothurn die Eisenbahnkonzession für die Schweizerische Centralbahn. Das Land für die Bahntrasse, die Werkstätten und den Bahnhof wurde von der Stadtgemeinde Olten zur Verfügung gestellt. Nach knapp dreijähriger Bauzeit kamen die Strecke Olten–Emmenbrücke, der Bahnhof und die Hauptwerkstätte in Betrieb. Kurz darauf war auch der Hauensteintunnel fertig gestellt.

Das Wachstum Oltens war eingeleitet, und die Industrialisierung folgte auf dem Fuss. Die Bevölkerung wuchs von 1850 bis 1910 von 1630 auf 9300. Rasant mussten Wohnbauten erstellt und Schulraum realisiert werden. Olten hatte prozentual in der Schweiz das grösste Wachstum, blieb aber eine Kleinstadt. Die Assimilation der neuen Bewohner und deren Integration erforderte Zeit. Die Bahn erhöhte die Schwierigkeiten dadurch, dass deren höhere Angestellte während Jahren verschiedenste Arbeitsplätze zugewiesen erhielten, bis sie wieder im Bahnhof Olten ihren festen Platz fanden. In der Wirtschaft entstanden neu eine grössere Zahl von aussen gesteuerter Betriebe, die in Olten eine Zweigniederlassung hatten. Das Personal stammte wohl aus Olten und Umgebung, aber die Führungskräfte wurden zumeist von aussen zugewiesen. In vielen Fällen hatten sie wenig Verbindung mit der Politik und dem Leben in der Stadt. Niklaus Riggenbach, der Vorstand der Centralbahnwerkstätten, bildete eine ländliche Ausnahme.

Erschwerend für das Gedeihen Oltens kam dazu, dass mitten in der rasanten Entwicklung von Bevölkerung, Bahn und Wirtschaft ein Kulturmampf in den 70er-Jahren des 19. Jahrhunderts die Einwohner fundamental entzweite. Die Altkatholiken lehnten aus grundsätzlich liberalem Gedankengut das Dogma der Unfehlbarkeit des Papstes ab. So spalteten sich die Altkatholiken von den römischen Katholiken. Rückschauend betrachtet ist es erstaunlich, dass das



Visionen zu Martin Disteli von Werner Nydegger

städtische Gefüge nicht auseinander brach. Vielleicht dürften das starke Wachstum und die Geschäftigkeit der Stadt dazu beigetragen haben, dass man sich nicht mehr ineinander verbiss. Eine geschickte Stadtführung mit viel Sinn für Vermittlung und Entschärfung des Konfliktes hat das künftige tolerante Zusammenleben ermöglicht. Die Stadt selber und deren Infrastruktur entwickelten sich gleichmässig. Das Stadtzentrum, an die Altstadt angelehnt, hatte einen echt städtischen Charakter mit ausgesprochen repräsentativen Bauten erhalten.

In dieser Zeit drängten starke Sportvereine auf grössere Sportanlagen im Kleinholz, weil die Schützenmatte für die Leichtathletik nicht mehr zu genügen vermochte. So versuchte man das Land zwischen dem Fussballplatz und der Eisbahn zu erwerben. Weil mit den Grundeigentümern keine Einigung erzielt werden konnte, wurde 1936 die Eignung anbegehrte und diese vom Kantonsrat auch ausgesprochen mit einer zeitlichen Beschränkung von 20 Jahren. Der Zweite Weltkrieg hat die Realisierung der Pläne verzögert, und leider wurden keine provisorischen Anlagen eingerichtet. Die Grundeigentümer erreichten in einem Prozess bis vor Bundesgericht die Rückübereignung und die Rückvergütung des Landpreises. Darauf wurde ein neues Verfahren eingeleitet und schliesslich mit einem neuen Schätzungsurteil im Spätherbst 1961 abgeschlossen. Es war

ein unschönes Verfahren – als Gerichtsschreiber habe ich es selber erlebt –, das einige Unwillen bei den Oltnern mit sich brachte. Der Landpreis hatte sich in der Zwischenzeit um das 8fache erhöht und verhinderte beinahe die Realisierung der heute noch grosszügigen Sportanlage. Vom Pech verfolgt, stand das Hauptspielfeld bereits nach der Einweihung nach einem kurzen Platzregen tief unter Wasser. Man hatte aus Kostengründen auf eine Drainage verzichtet.

Anfang der 60er-Jahre hat Starrkirch-Wil um Aufnahme in der Stadt ersucht. Man war in dieser Gemeinde am östlichen Rand der Stadt der Meinung, die Verbindungen zu Olten seien derart intensiv, dass ein Eigenleben politisch und wirtschaftlich kaum mehr zu verantworten sei. Die Stimmbürger in Starrkirch-Wil genehmigten den Zusammenschluss mit über 70% der Stimmenden. Nach Gemeindegesetz waren für einen Zusammenschluss  $\frac{2}{3}$  der Stimmen nötig. In Olten hat man die Wirtschaftlichkeit auch abgeklärt und kam eher zu einem negativen Ergebnis. Vor allem aber hatte man Bedenken, ein noch bestehendes, selbstständiges Gemeinwesen zu integrieren. Ob dabei auch noch parteipolitische Überlegungen mitspielten, ist kaum mehr auszumachen. Die Abstimmung in Olten ergab schliesslich ein Ja über 50%, aber ein  $\frac{2}{3}$ -Mehr der Stimmenden wurde nicht erreicht. Jahre später mag man diesen Entscheid bedauern, hätte doch das in Olten fehlende Einfamilienhausgebiet zur

Verfügung gestanden. Viele Steuerkräftige und auch an der Politik Oltens interessierte Einwohner verliessen die Stadt in die heute steuergünstige, aber von den meisten Infrastrukturen Oltens abhängige Gemeinde.

Gleichfalls zu Beginn der 60er-Jahre wurde im Zuge der wieder starken Entwicklung Oltens und der sich stellenden Infrastrukturprobleme (Abfall, Abwasser etc.) die Frage nach den Führungsstrukturen aufgeworfen. Die ausserordentliche Gemeindeorganisation mit einem Stadtrat als Exekutive und einem Gemeinderat als Legislative unter Verzicht auf die Gemeindeversammlung kam zur Abstimmung. Sie wurde aber mit starkem Mehr im Herbst 1963 verworfen. Eine neue Vorlage mit einem Gemeinderat von 50 Personen, einem 5-köpfigen, vollamtlichen Stadtrat, unter Abschaffung der Chefbeamtungen und anstelle der Gemeindeversammlung einem Referendums- und Initiativrecht fand im Jahre 1972 knapp Annahme.

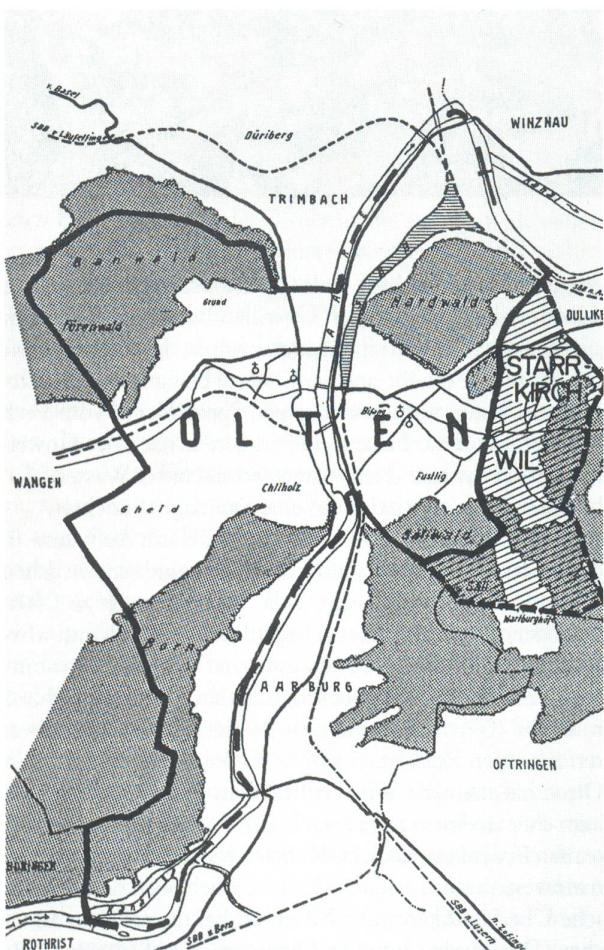
Die Zahl der Stadträte im Haupt- oder im Nebenamt war seit 1973 mehrmals Gegenstand von Volksinitiativen. Die ersten zwei wurden deutlich abgelehnt, die dritte Initiative mit sechs nebenamtlichen und einem hauptamtlichen Stadtrat und der Neuschaffung der Chefbeamtenstellen wurde schliesslich 1992 angenommen. Diese Variante ist nach-

weisbar über 700 000 Franken teurer als die mit den Hauptsämttern. Gegenwärtig ist nach der Privatisierung der städtischen Betriebe eine neue Variante mit einem hauptamtlichen und vier nebenamtlichen Stadträten auf Grund einer Initiative mit überwältigendem Mehr (7:1) angenommen worden. Die Stimmbürgerschaft hat sich offensichtlich mit dem Regierungssystem der Stadt nicht endgültig abgefunden, und die vermeintliche Beruhigung in den Anfangszeiten muss durch erneute Überzeugung gesucht werden. Wichtigste Vorlagen in der Stadt Olten in den Jahren 1973 und 1974 sind nach der Verärgerung gewisser Kreise ob der Einführung der ausserordentlichen Gemeindeorganisation und der gewählten Stadträte zum Opfer gefallen. Ein vorzüglich konzipiertes Gewerbezentrum und die erste vollumfängliche Verkehrslösung für die Stadt fanden keinen Anklang.

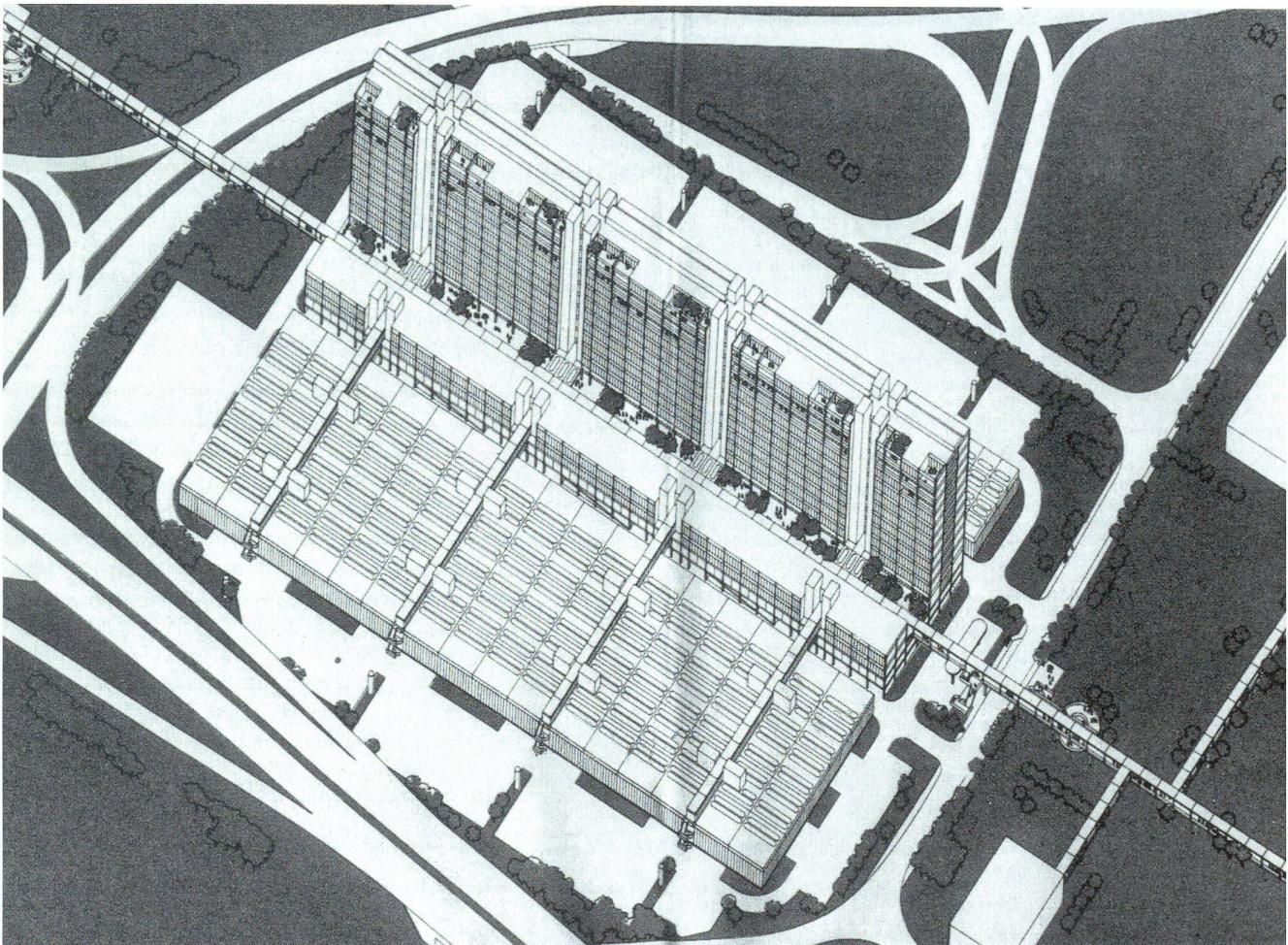
Die Stadt verfügte damals über kaum Reservegebiete für die Ansiedlung oder die Erweiterung von Gewerbebetrieben. Im Gebiet von Olten Süd-West, südlich der Portlandzement-Werke, war die Stadt noch Eigentümerin einer rund 15 Hektaren umfassenden Landfläche. Diese war schon im Wettbewerb Olten Süd-West als Gewerbefläche mit konzentrierter Bauweise vorgeschlagen worden. Bei der Weiterbearbeitung entstand ein Konzept mit Flachbauten als gewerbebetrieblicher Teil und darüber in vorzüglicher städtebaulicher Form ein scheibenförmiger Hochbau für administrative oder dienstleistungsbetriebliche Nutzung. Mit Spezialisten wurden Betriebskonzepte unter anderem für eine gemeinsame Kommunikation erarbeitet. Über die Hälfte der Nutzfläche wäre durch Vorverträge bereits reserviert gewesen. Zur Beurteilung beigezogene Fachleute erachteten das Vorhaben als vorzüglich, wie es erst in einigen Grossstädten der Schweiz in Vorbereitung stehe. Die Stadt hätte für den noch nicht genutzten Teil eine Bürgschaft von 50 Millionen Franken leisten müssen. Mit Salven von Leserbriefen wurde die Vorlage vorwiegend von konservativen Kreisen bekämpft und schliesslich gebodigt. Eine vorzügliche Chance hatte die Gnade nicht gefunden, und die meisten Interessenten zogen von Olten weg.

Die erste umfassende Verkehrslösung mit einer südlichen Umfahrung des Kerns und einer neuen Aarebrücke am südlichen Rande der Schützenmatte hatte eine umfassende Vorgeschichte und basierte auf den Hauptverkehrsstrassen mit Einbahnsystem. Wenn heute bei Verkehrsvorlagen immer wieder eingewendet wird, sie seien in den Abstimmungsvorlagen nicht genügend detailliert, so gingen hier die Ausführungen wahrscheinlich zu weit. Jedermann suchte bei Orientierungsveranstaltungen zuerst seine eigenen Wege vom Wohnplatz zum Arbeitsort und zu den anderen üblichen Destinationen. War der Weg länger, hatte das Projekt eine schlechte Note. Damals waren eben Umwegfahrten noch nicht üblich. Die reibungslose Fahrt über den Knoten vermochte als Argument noch kaum zu überzeugen. Die Grundsatzabstimmung, bei der erstmals auch Umweltkreise oponierten, wurde deutlich negativ beantwortet.

Bis zum September 1997 fand in Olten nie ein Verkehrskonzept Zustimmung. Dieses wurde aber im Gesamtkan-



Gemeindegrenzen Olten und Starrkirch-Wil



Projekt Gewerbezentrum Gheid, Vorlage Sommer 1973

ton wegen der Finanzierungsgrundlage mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer abgelehnt. Erst am 2. Juni 2002 fanden endlich die Verkehrskonzepte Solothurns und Olten mit der Annahme der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer Anklang. Solothurn rettete mit einem überwiegenden Ja die Abstimmung im ganzen Kanton, während die Annahme in Olten nochmals zögerlich war. Volle 27 Jahre nach der Abstimmung über das Basis-Dreieck ist endlich eine Trendwende eingetreten. Bei allem Aufschaufen ob dem Ergebnis kann eine abgeschlossene Lösung in Olten nicht vor den nächsten 15 bis 20 Jahren erwartet werden.

Vielleicht wirkten die brutalen Eingriffe in die Stadtstruktur bei der Aufweitung der Hauptverkehrsstrassen in den 50er-Jahren noch als Schreckgespenst mit. Was damals geschehen, ist nach früherem Muster gesehen verständlich, aber es schuf Narben im städtischen Gesicht. Sie werden sich auch mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht mehr schliessen lassen. So können ursprünglich als richtig angesehene Lösungen später abschreckende Folgen haben. Eingriffe ins gewachsene Stadtbild müssen immer gut überdacht und nach allen Seiten abgewogen werden. Auch die gewaltigen Eingriffe der 60er- bis 80er-Jahre in die Innenstadt sind noch nicht alle verdaut, und sie tragen öfter das Zeichen schnellen Gewinns auf der Stirn.

Die negative Stimmungswelle der 70er-Jahre liess sich mit dem Projekt der Stadthalle bannen. Dem Wettbewerb war eine Grundsatzabstimmung über den Standort – Schützenmatte oder Kleinholz – vorausgegangen, damit diese Streitfrage, die das Projekt hätte gefährden können, im Voraus entschieden war. Männiglich war nach der Fertigstellung der Halle begeistert, und die Erfolge bei Volksabstimmungen stellten sich mit wenigen Ausnahmen wieder ein.

Einer der markantesten Solidaritätsakte zwischen Stadt und Region war das materielle Zusammengehen in der Region Olten-Gösgen, um die damalige HTL nach Olten zu bringen. Neben der Stadt sprachen alle Gemeinden entsprechende Kredite, um den Landpreis für die Schule auf das vom Kanton vorgegebene Mass zu verbilligen. Dass das Solothurnervolk trotz aller Standortvorteile sich für Oensingen entschied, hat der einmal eingeleiteten Solidarität in der Region nicht Abbruch getan.

1994 hat das Gedenkjahr zum 150. Todestag von Martin Disteli in Olten viel bewegt. Öffentliche Feiern und auch Anlässe in den Schulen liessen den Maler, Politiker und Revolutionär wieder auflieben. Einen besonderen Höhepunkt bildete die Schenkung des Disteli-Geburtshauses durch die Atel zu deren 100. Gründungsjubiläum. Selbst in der Universität Jena fand eine Gedenkausstellung statt. Das Pereat

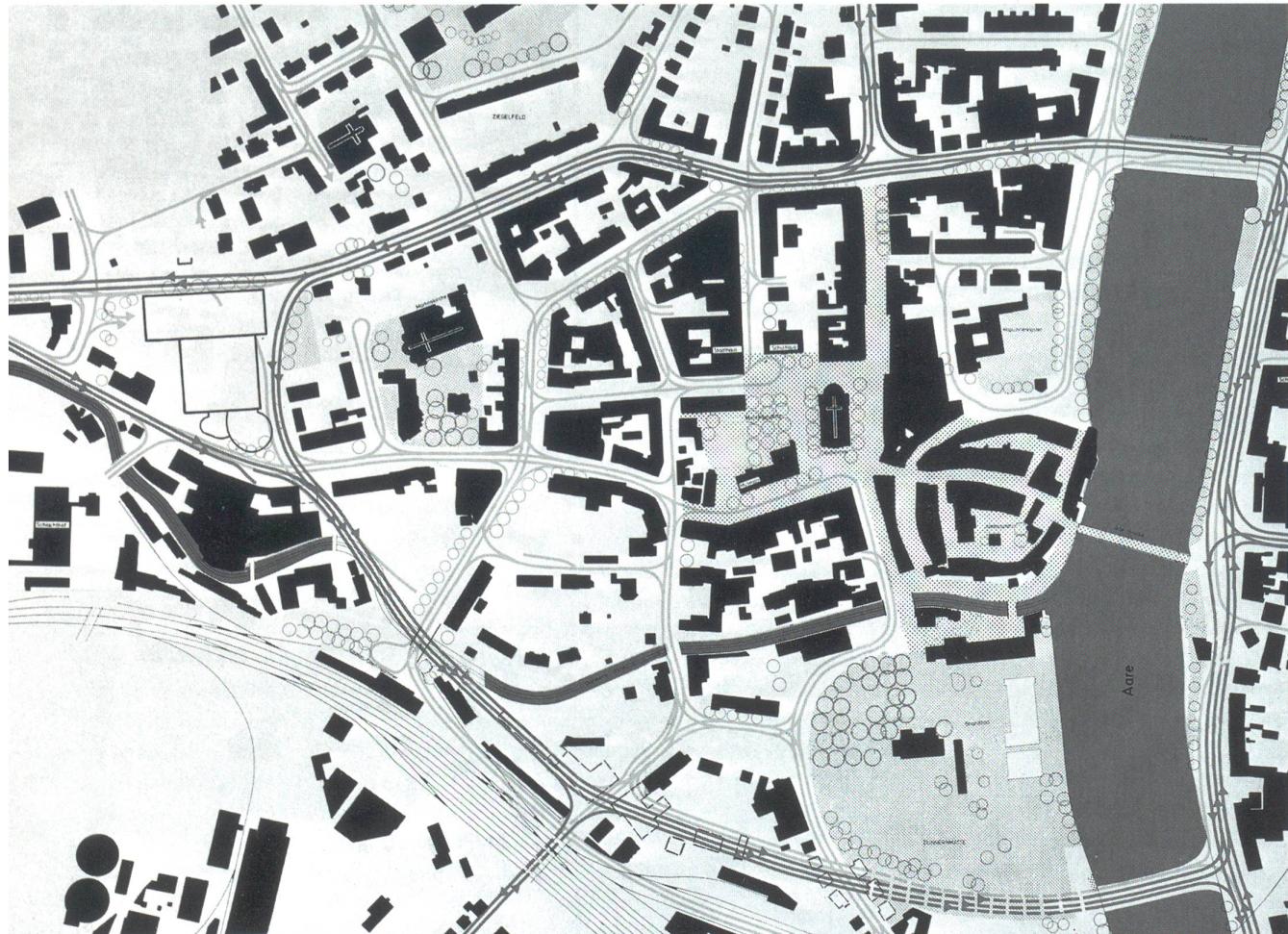
Distelis für den Dichterfürsten Goethe durften wir im Karzer mit dem Rektor der Universität besichtigen. Der Künstler Werner Nydegger hat Visionen zu Disteli geschaffen. Dies sind neben der historischen Einleitung einzeln herausgegriffene Ereignisse in unserer Stadt, die im Zusammenhang vielleicht noch zu wenig beachtet wurden. So stellte ich nachträglich immer wieder fest, dass Vorlagen, die vom Stadtrat zu stark oder zu schnell gefördert wurden, eher gefährdet waren. Man beachtete öfters zu wenig, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mit den Vorbereitungen eines Geschäftes nicht so eng verbunden waren und relativ kurzfristig vor Entscheide gestellt wurden. Hier konnte dann die Verunsicherungstaktik von Gegnern erfolgreich ansetzen. Eine immer mehr einsetzende Personalisierung einzelner Geschäfte mit Direktionsvorstehern ist auch nicht unbedingt von Vorteil. Hier können leicht Retourkutschen ansetzen. Auch die Gefahr einer Durchbrechung des Kollegialitätsprinzips ist damit nicht auszuschliessen.

Was mit der Zeit weniger geschätzt wird ist, wenn Politiker den Eindruck erwecken, dass sie sich um ihrer Person willen und weniger wegen der Sache in den Vordergrund schieben. Dies mag einige Zeit angehen, führt aber mit Sicherheit etwas später zu Verstimmungen. Exekutive und Le-

gisative sind für den Dienst an der Allgemeinheit gewählt. Eigene Eitelkeiten haben hier zurückzustehen. Wie leicht verfällt man aber dem Erfolgsrausch und übersieht diese Grundwahrheiten.

Für mich war es immer wieder ein Erlebnis, bei den verschlungenen Wegen Oltens mitzuwirken, die Kurven etwas begradigen zu helfen, um schliesslich ein kleineres oder grösseres Ziel ohne klaffende Wunden zu erreichen. Die Oltnerinnen und Oltner haben sehr wohl politisches Gespür entwickelt, und wenn etwas nicht Zustimmung fand, wie es Exekutive und Legislative vorschlugen, musste man den Fehler vorerst bei sich suchen. Es mag dies oft entmutigend und frustrierend sein, aber das Volk hat das letzte Wort. Es kann nicht zum eigenen, vielleicht vermeintlichen Glück gezwungen werden. Deshalb müssen auch im Vorfeld – dies nicht als Drohung – die Folgen einer Ablehnung skizzieren werden.

Mit der Gutheissung der Finanzierung für das Verkehrskonzept von Olten durch den Kanton sind neue Grundlagen für eine organische Entwicklung Oltens gesetzt. Bahn und Strasse erlauben eine gute Zukunft für unsere Stadt. Wir können sie vereint nutzen zum Vorteil für unsere Bevölkerung, der schon heute grosszügige Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Hier gilt es systematisch weiter zu bauen.



Projekt Basisdreieck, Vorlage Dezember 1974