

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 71 (2013)

Artikel: Die Eggerallee

Autor: Brunner, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659229>

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: 06.02.2026

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

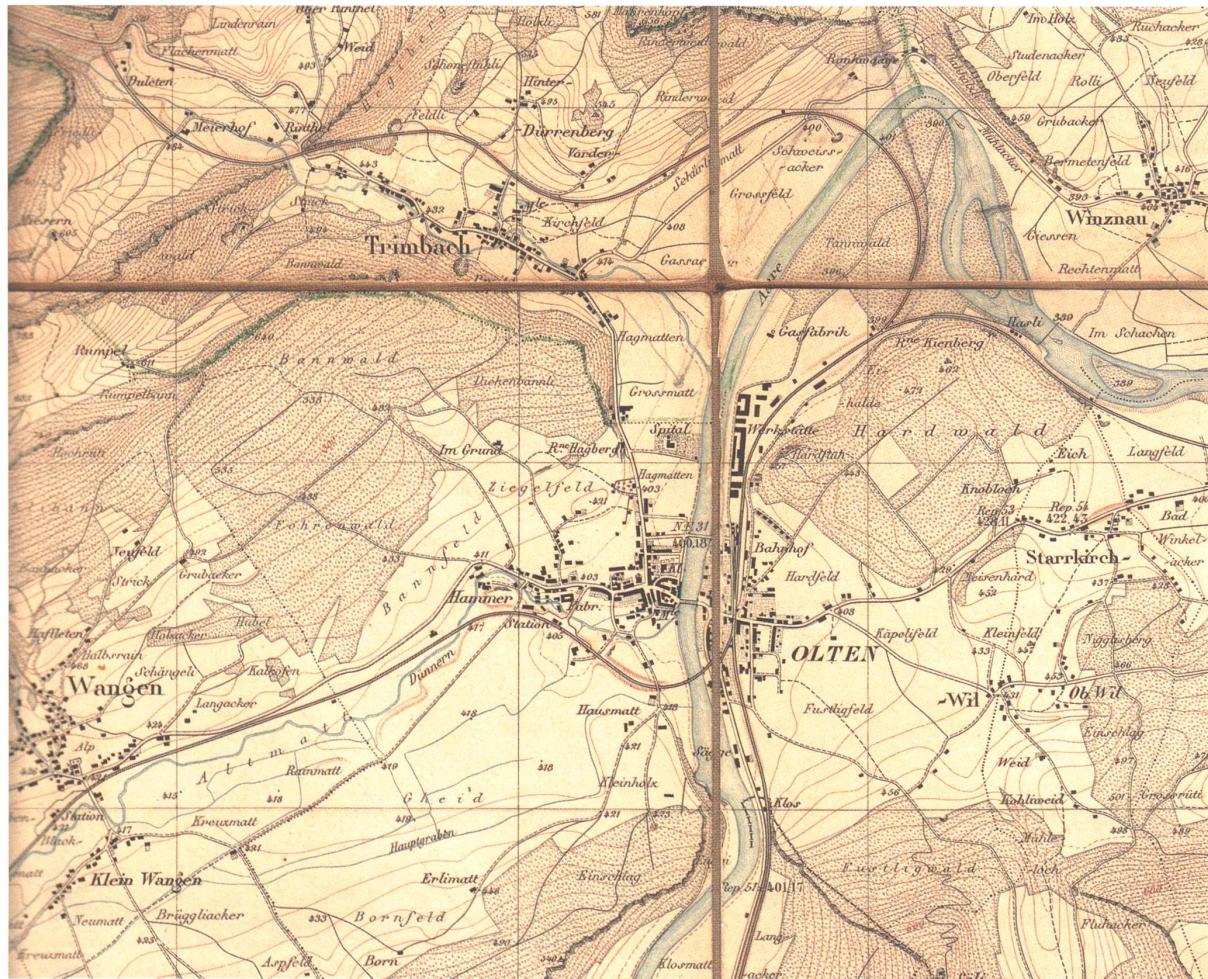
Die Eggerallee

Hans Brunner

In den letzten vier Jahren wurde die knapp zwei Kilometer lange Eggerallee vom Ruderbootshaus bis zur Läufelfinger-Eisenbahnbrücke für 1,8 Millionen Franken saniert. Weil der Name der Allee in Vergessenheit geraten ist, soll der Geschichte dieses beliebten Wanderweges nachgegangen werden: Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war das Gebiet vom Bahnhof bis nach der Rankwog und von der Aare bis zum Hardwald nicht erschlossen. Waldgehölz überzog die gesamte Fläche. Das Vorhaben, «eine Strasse durch den Tannwald anzulegen», lehnte der Gemeinderat Olten 1842 «einstweilen ab».¹ Lediglich ein Weg führte ins Hasli, wo der Oltner Viktor Baumann seit 1841 eine Fähre über die Aare nach Winznau und ins Gösger Amt betrieb.² Baumann bewirtschaftete ein kleines Bauerngut, ungefähr an der Stelle, wo heute das Unterwerk der SBB steht.

Bau der Werkstätte und des Bahnhofes

Als Olten 1853 zum Sitz der Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn (SCB) und zum zentralen Knotenpunkt der Eisenbahnlinien dieser Gesellschaft bestimmt wurde, kam der erste grosse Einschnitt in dieses geschlossene Waldareal. Für den Bau der Werkstätte, für die Geleiseanlagen im Bahnhof, für die Erstellung der Bahnlinie nach Läufelfingen–Liestal–Basel und für die Linie nach Aarau–Baden–Zürich mussten grosse Waldflächen gerodet und planiert werden. Niklaus Rigggenbach, der zum Maschinenmeister und Vorstand der Werkstätte gewählt wurde, baute das Unternehmen in wenigen Jahren zu einem bedeutenden Industriezweig aus. Dabei verspürte er zunehmend den Mangel an ausgebildeten und fähigen Arbeitern, die er in der nahen und weitern Umgebung suchte. Doch war



Ausschnitt aus der Siegfriedkarte, vor 1900

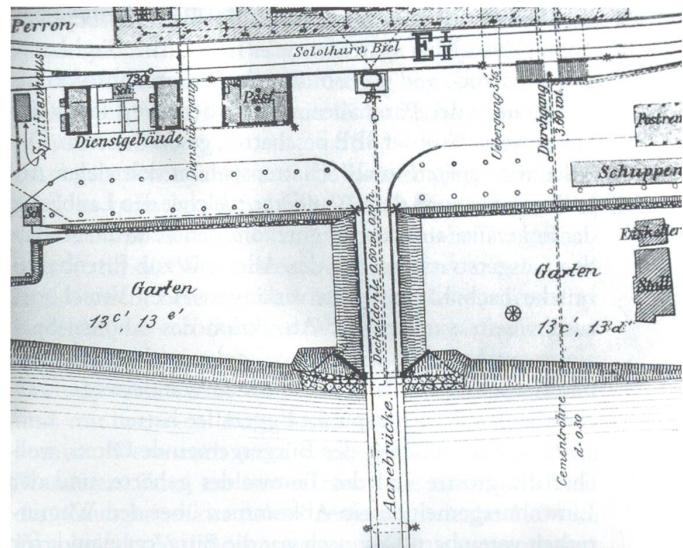
damals der Arbeitsweg lang und beschwerlich. «Eine Anzahl Arbeiter der SCB-Werkstätte aus dem Niederamt sucht die Herstellung einer möglichst nahen Verbindung zum Arbeitsort in Olten»³, heisst es in einer Eingabe an den Gemeinderat Olten. Der Regierungsrat sah die Notwendigkeit ein und bewilligte am 9. Januar 1874 das Führen einer Fähre in der Rankwog, und die Forstkommission Olten gestattete den Benützern «die Anlegung eines Weges vom Aareufer in der Rankwog in südwestlicher Richtung unter dem Viadukt der Eisenbahn nach Basel hindurch auf die bisherige Tannwaldstrasse».⁴ Eine bessere Verbindung des Gösgeramtes mit den Arbeitsplätzen in Olten trat mit dem Bau der Rankwogbrücke 1902/03 ein und mit der Anlegung einer «teilweise schon ausgeführten Strasse unmittelbar der Aare entlang als Zufahrtsweg zur Brücke».⁵

Die grosse Veränderung im Tannwald

Eine weitere grössere und sichtbare Veränderung in der Topographie im Tannwald trat mit dem Bau des Hauenstein-Basistunnels 1912 bis 1916 und mit der Errichtung der Stauwehranlage für das Elektrizitätswerk Gösgen 1913 bis 1917 ein. Das Aushubmaterial des Tunnels wurde zur Sicherung der Bahnlinie am Ostabhang der Ruine Kienberg im Hasli für die Korrektion des Aarelaufes und für die Auffüllung der «Maieriesli-Insel»⁶ verwendet. Vor allem aber wurde das Material im Trimbacherfeld und im Tannwald deponiert. Der Gemeinderat von Olten wehrte sich gegen die Umnutzung des Gebietes, das durch die Lagerung «einer halben Million Kubikmeter Aushubmaterial entsteht. Dadurch werden fruchtbare Felder auf der Trimbacherseite in Schutthaufen verwandelt, Olten wird wertvolles Industrieland entzogen, und das ganze Landschaftsbild wird grässlich verunstaltet».⁷ Vier Tage später wandte sich Olten an die Generaldirektion der SBB, weil befürchtet wurde, dass durch die Deponie des Felsgesteines im Tannwald das Regenwasser nicht mehr versickern, sondern auf die Winznauerstrasse fliessen würde. Ohne Zweifel veränderte die Deponierung des Materials das Gesicht des Tannwaldes. Der Wald musste geschlagen werden, die direkte Sicht von der Aare zum Hardwald war nicht mehr möglich, die Auenlandschaft in der Rankwog, wo die verschiedenen Aareläufe zeitweise bis zum Bahndamm der Umfahrungslinie nach Aarau reichten, wurde zugedeckt.

Eggerallee

Ungeachtet dieser Beschwerden entstand während des Baus und des Betriebes der SCB-Werkstätte und mit der Aufschüttung im Tannwald ein schöner Spazier- und Wanderweg, der vor der Motorisierung und dem damit verbundenen Lärm viel begangen wurde, nämlich die Eggerallee. Der obere Teil, vom Ruderbootshaus bis zur Trimbacherbrücke, wurde von der SCB erstellt und erhielt wegen der schönen Lage den Namen Promenadenweg. Das ganze Areal gehörte der SCB und nach deren



Links und rechts der Bahnhofbrücke waren Gärten angelegt, bevor 1898 der Bahnhofplatz aufgefüllt wurde.

Auflösung den Schweizerischen Bundesbahnen. Erst durch die Übereinkunft vom 30. November 1928 ging das «Teilstück der Gösgerstrasse zwischen Bahnhofbrücke und Trimbacherbrücke an den Staat Solothurn, die Böschung und die Anlagen an die Gemeinde Olten über».⁸ Somit hing der Ausbau der Gösgerstrasse vom Bahnhofplatz bis zur Trimbacherbrücke, welche 1914 erstellt wurde, von der Einwilligung der SCB und SBB ab. 1892 gestattete die SCB der Stadt Olten eine «Verlängerung des bestehenden Fussweges längs des Aareufers bis zur Hauptwerkstätte» unter folgenden Bedingungen: 1. Das Land bleibt im Eigentum der SCB. 2. «Die Gemeinde erstellt den Weg und die nötigen Schutzvorkehrungen längs des Aareufers; sowie die erforderliche Einfriedung längs des Pflanzlandes auf ihre Kosten. Auch übernimmt sie den Unterhalt dieser Anlage.»⁹

Wo lag das Pflanzland beim Bahnhofplatz?

Auf einem Plan der Bahnhofanlage ist links und rechts der Bahnhofbrücke das Wort «Garten» eingetragen. Diese Pflanzgärten lagen nur wenig über dem Niveau der Aare und erstreckten sich bis zum Winkel bei der Unterführungsstrasse. Nur wenige Jahre konnte man diesen Fussweg benützen, denn schon am 12. März 1898 teilte die SCB der Stadt mit, «dass infolge Auffüllung des Bahnhofplatzes der von der Gemeinde Olten erstellte Weg zwischen Promenade längs der Aare bei der Hauptwerkstätte und der Zufahrtsstrasse zur neuen Aarebrücke (Bahnhofbrücke) beseitigt wird, der Revers somit gegenstandslos sei.»

Laubgang

Mit dieser Verfügung erhielt der Bahnhofplatz ein ganz neues Gesicht. In mehreren Sitzungen nahm sich der Verschönerungsverein des neuen Areals an und wollte «das Bord der Strasse von der neuen Brücke bis zum Beginn der

Eggerallee mit schattenspendenden Bäumen bepflanzen.»¹⁰ Zwei Jahre später heisst es im «Oltner Tagblatt», dass «22 rot- und weissblühende Kastanienbäume als Fortsetzung der Baumallee, welche den Weg längs der Hauptwerkstätte der SBB beschattet, gesetzt werden. Die Allee wird späterhin als Schattenspender den vielen Arbeitern, aber auch dem Wanderer, welcher den Laubgang der Eggerallee aufsucht, zugutekommen.»¹¹ Mit dem Bau der Gösgerstrasse wurde die Allee bis zur Eisenbahnbrücke nach Läufelfingen verlängert. Der Verschönerungsverein war sich der Attraktion des schönen Spazierweges bewusst, setzte Ruhebänke in die Allee und markierte und empfahl verschiedene Wanderwege, welche alle den Ausgangspunkt Eggerallee hatten.

1906 wurde zwischen der Bürgergemeinde Olten, welcher der grösste Teil des Tannwaldes gehörte, und der Einwohnergemeinde ein Abkommen über den Wegunterhalt vereinbart. Demnach war die Bürgergemeinde für den Weg vom Distelstein bis zum Rutigerhof, die Einwohnergemeinde «für die Allee längs der Aare bis zur Eisenbahnbrücke der Basler-Linie verantwortlich.»¹² Die Stadtbehörde nahm sich in der Folge auch der Sicherheit von Wanderern und Benützern der Allee an. Für den Unterhalt der Gösgerstrasse hatte der Staat zu sorgen. Sie musste in einem schlechten Zustand gewesen sein, schreibt doch ein erboster Velofahrer in der «Neuen freien Zeitung»: «Wenn auch nicht sommerliches Prachtswetter herrscht, so scheint sich der Sommer 1910 zum Abschied bessern zu wollen. Die gewaltigen Regengüsse haben aufgehört, und die verschiedenen Gemeinden stellen ihre stark beschädigten Feldwege wieder her. Nur der Strassenchef unseres Kreises scheint der Geschichte noch nicht zu trauen. Die Strassen sind noch immer in der gleichen Verfassung wie vor Wochen zur Zeit der Überschwemmungen. Wer zum Beispiel die



Vom Pumpenhaus an der Aare, das im Juni 2012 abgebrochen wurde, musste das Wasser zum Wasserturm, am linken Bildrand zu sehen, gepumpt werden.

Strasse Olten–Winznau–Erlinsbach täglich befahren muss, der verlernt gewiss das Fluchen nicht. Durch das Strassenbett sind Gräben, dass ein schmales Rad beim schnellen Fahren nur so zusammenknickt. Im ausgewaschenen, scharfkantigen Grien wird der teure Gummi vorzeitig abgenutzt. Das Fahrrad ist kein Luxusfahrzeug mehr. Der Velofahrer, der für die Benützung der Landstrasse eine Extrasteuern bezahlen muss, hat ein Recht auf Rücksicht.»¹³

Nach und nach wurde die Strasse immer häufiger von Velofahrern benutzt. Darum erliess Olten «ein Fahrverbot gegen das Velofahren in der Eggerallee; es soll auch in italienischer Sprache angeschlagen werden.»¹⁴ Dieser Nachsatz galt vor allem den Bewohnern der Arbeitersiedlung Tripolis, die für die Beschäftigten am Hauenstein-Basistunnel errichtet wurde.

Aufstau der Aare

Mit dem Bau der Stauwehranlage im Hasli 1913–1917 wurde die Aare um ca. 1 Meter aufgestaut. Dadurch wurden an den Ufern aufwärts bis an die Grenze nach Aarburg Sicherheitsvorkehrungen nötig, die der Kanton Solothurn und die Stadt Olten verlangten. Einmal musste die Rankwogbrücke angehoben und Quaimauern erstellt werden, zum andern verlangte die Bürgergemeinde Olten als Eigentümerin des Grundstückes zur Sicherung der Eggerallee «von der Trimbacherbrücke bis zur alten SBB-Hauensteinbrücke» detaillierte Massnahmen. So musste ein Hag in der Höhe von 80 cm erstellt und dahinter in Abständen von 20 cm Weissdorne gepflanzt werden. An Stellen, wo die Aare bis auf Weghöhe gestaut wurde, war das Elektrizitätswerk gehalten, den Weg anzuheben. Schliesslich «sorgt das Werk dafür, dass die Böschung stets gesichert bleibt, und es übernimmt die Haftpflicht gegenüber Dritten, die aus mangelndem Zustand der Böschung oder des Hages abgeleitet werden könnte.»¹⁵

Während der untere Teil der Eggerallee ausschliesslich als Geh- und Wanderweg ausgebaut wurde, diente die Strecke vom Ruderbootshaus bis zur Trimbacherbrücke der SCB und ab 1902 der SBB auch zu Dienstzwecken.



Die Aufnahme zeigt das 1898 erstellte Postgebäude. Die heutige Strasse der Aare entlang war noch nicht erstellt. Dort sind die Gärten angelegt, die bis zum Winkel reichen. Am rechten Bildrand ist das Hotel Schweizerhof zu sehen, das nach der Bahnhofstrasse ausgerichtet ist, bevor der Neubau am Schweizerhofquai erstellt wurde.

Einmal verband die Spitalfähre seit 1870 das linke Aareufer mit der Allee und diente den Arbeitern der Werkstätte als Abkürzung. Zweitens sind im Plan von 1874 ein «Spritzenhaus» und ein davorliegendes Wasserrad eingetragen. In dieses Gebäude wurden 1896 die elektrischen Transformer eingebaut, als die elektrische Energie mittels einer Freileitung über die Aare gebracht wurde, um die Werkstätte zu elektrifizieren. Und weiter wird aus Plänen der SCB ersichtlich, dass östlich der Trimbacherbrücke 1897 ein Pumpenhaus errichtet wurde, von wo aus das Wasser in den Wasserturm, in dessen Krone 500 Kubikmeter Wasser für die Dampflokomotiven gespeichert werden konnten, gepumpt wurde. Der Wasserturm, der vor ca. 40 Jahren abgebrochen wurde, stand ungefähr auf dem Vorplatz, wo heute der Aufgang zur Passerelle ist, die in die Tannwaldstrasse führt. Das Pumpenhaus wurde im Juni 2012 anlässlich der Sanierung der Allee abgebrochen.

Verbindungs weg zur Stadt Olten

Die Allee diente den Bewohnern der Dörfer des Gösgeramtes über Jahrzehnte als Fuss- und Arbeitsweg, bis zum bessern Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Vorher blieb den Besuchern der Veranstaltungen in Olten nur der Fussmarsch durch die Allee, auch in der Nacht und im kalten Winter. Während des Weltkrieges wurden die beiden Eisenbahnbrücken und die Rankwogbrücke militärisch bewacht. Auch in der Allee waren Wachhäuschen platziert; rund um die Uhr patrouillierten Soldaten, die in den kalten Wintertagen die Schuhe mit Stroh umwickelten, damit die Füsse besser vor der Kälte geschützt wurden.

Woher kommt der Name «Eggerallee»?

Als Niklaus Rigganbach 1870/71 die Zahnradbahn auf die Rigi gebaut hatte, trat ein eigentliches Bergbahn-Baufeier ein. Weil die Aufträge immer zahlreicher wurden, gründete er die «Internationale Bergbahn-Gesellschaft» und baute in Aarau eigene Fabrikgebäude. 1873 war es so weit, dass er nicht mehr beide Unternehmen führen konnte, er demissionierte als Maschinenmeister und Vorstand der Hauptwerkstätte der SCB. Rechtzeitig sorgte er für eine geregelte Nachfolge, als er 1871 den jungen, technisch gut ausgebildeten Gottlieb Egger als Adjunkt nach Olten berief. Er kam von Aarwangen, wo er 1838 geboren wurde, nahm im Haus an der Gösgerstrasse 109 Wohnsitz, in dem später der Portier und sein Stellvertreter wohnten. Am 1. März 1873 wurde er zum Werkstättevorstand gewählt. Fast drei Jahrzehnte, bis am 1. April 1902, verblieb er in diesem verantwortungsvollen Amt. Der SCB war er ein pflichtgetreuer Beamter, den zahlreichen Arbeitern ein gerechter und einfühlsamer Vorgesetzter, auch in der Bevölkerung wurde er geschätzt. Bleibende Verdienste hat er mit dem Anlegen und dem Ausbau des Wanderweges vom Ruderbootshaus bis zur Rankwog erworben. Mit dieser schönen Anlage wollte er den Arbeitern, welche vor der Einführung der gleitenden Arbeitszeit 1½ Stunden Mittagspause hatten, eine sinn-

volle Gestaltung der Ruhezeit ermöglichen und sie, wenn immer möglich, vom Besuch eines der nahen Restaurants abhalten. Nach seiner Pensionierung zog Gottlieb Egger nach Basel, wo er, betreut von seiner Tochter, am 28. Juli 1915 starb.

Im abgelaufenen Jahr wurde die Sanierung abgeschlossen, die Ufer befestigt, der abfallende 2,5 Meter breite Weg um 10 bis 20 Zentimeter angehoben und die Unebenheiten, die für die Wandersleute mehr und mehr beschwerlich wurden, beseitigt und mit einem festen Teerbelag versehen. In vorbildlicher Weise nahm sich die Baudirektion Olten auch dem Rhone-Ständelwurz, einer Orchideenart, an, die vor allem in Auenwäldern gedeiht und mit wenigen Ausnahmen nur im Rhonetal vorkommt. Wenn auch nicht «zirkulierende Arbeiter- und Wandererscharen zur Sommerzeit» die Annehmlichkeit des «Laubganges der Allee» geniessen, wie das 1904 im Protokoll des Verschönerungsvereins Olten prognostiziert wurde, so danken doch zahlreiche Spaziergänger den Behörden und den Unternehmern, welche diesen Weg mustergültig saniert haben.¹⁶ (Siehe S. 62)



Wohnhaus des Werkstätte-Vorstandes Gottlieb Egger an der Gösgerstrasse

¹ Prot. Gemrat Olten, Bd 5, 1842, 4. Mai

² Prot. Gemrat Winznau, 1841, 11. März

³ Prot. Gemrat Olten, Bd. 10, 1873, 12. Dezember

⁴ a. a.O und auf dem Plan Nr. 1

⁵ Prot. Verschönerungsverein Olten, 1898, 14. Dezember

⁶ Nr. 2 auf dem Plan

⁷ Prot. Gemrat Olten, 1910, 8. Dezember

⁸ Verwaltungsbericht Olten 1928

⁹ Prot. Gemrat Olten 1892, 26. November

¹⁰ Prot. Verschönerungsverein 1902, 4. September

¹¹ OT, 1904, 24. Februar. Diese Kastanienbäume blühen heute noch jeden Frühling zur Freude der Fussgänger, aber auch der Autofahrer.

¹² Prot. Gemrat Olten 1906, 24. März

¹³ Neue freie Zeitung, 1910, 3. September

¹⁴ a. a.O, 1914, 25. Juni

¹⁵ Amtsblatt 1917, 7. Dezember

¹⁶ Ich danke Reto Danuser, ehemaliger Werkstättevorstand, für die Einsichtnahme in die Pläne der SCB und für interessante Ergänzungen, Dr. Peter Heim, Stadtarchivar, für die Beantwortung vieler Fragen, und Markus Büttiker von der Baudirektion Olten für die Bereitstellung verschiedener Unterlagen.