

Vorwort der Herausgeberin

Autor(en): **Felchlin, M.**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Oltner Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **14 (1956)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ORWORT DER HERAUSGEBERIN

Im Jahre 1956 kann Olten, der Zentralpunkt des schweizerischen Bahnnetzes, das 100-Jahr-Jubiläum als Eisenbahnstadt feiern.

Die vorliegenden Blätter möchten der Herold der kommenden Zentenarfeier sein! Sie haben sich deshalb bemüht, durch zahlreiche Originalarbeiten für die Verkehrs- und Eisenbahngeschichte Oltens von dokumentarischem Werte zu sein. Zwar sollen sie keine rein thematische Nummer darstellen, sondern sie wollen durch Beigaben künstlerischer, archäologischer und anderer Natur den eisenbahngeschichtlichen Text auflockern und nach bewährter Tradition der Neujahrsblätter weitere Aspekte der vielseitigen lokalen Geschichte Oltens zur Darstellung bringen.

Daß diesmal in der Rubrik «Wirtschaftsgeschichte Oltens» gleich mehrere Beiträge erscheinen, belegt erneut den Umstand, daß ohne die einzigartige Eisenbahn-Entwicklung auch die wirtschaftliche Situation Oltens eine ganz andere geworden wäre. Schon durch die vorangegangenen Darstellungen aus Industrie und Handel haben die Oltner Neujahrsblätter während fast anderthalb Dezennien diese lebenswichtige Wechselbeziehung zwischen «Eisenbahn und Olten» im Auge behalten.

*

Während der Gestaltung dieser Nummer haben sich vier besondere Erkenntnisse herausgeschält, einmal die, daß Olten durch seine Lage am Ausgang eines schon seit dem 13. Jahrhundert mit dem Gotthard synchronisierten Passes immer schon seine Bedeutung als Transitort und Umschlagsplatz hatte und deshalb, wegen des Kontaktes mit Fremdem, allem Neuen stets zugänglich war, was die Bevölkerung aufgeschlossenen Geistes machte. Doch wären wahrscheinlich die Auswirkungen dieser geographischen Begünstigung ungleich größer gewesen, wenn einst nicht auf so eng begrenztem Territorium die froburgischen Städtegründungen gleich in der Achtzahl erfolgt wären. Erst durch die Bahn ward Olten (das allerdings bereits in prähistorischer Zeit besiedelt war) aus dem Oktett — Liestal,

Waldenburg, Balsthal (Falkenstein-Klus), Wiedlisbach, Friedau, Olten, Aarburg, Zofingen — herausgehoben.

Die zweite Einsicht bezieht sich auf das Faktum, daß zwei Engländer es waren, welche durch ihre Erfindungen Oltens verkehrspolitisches Schicksal ungeahnt beeinflussen; der eine, James Watt, durch die Erfindung der Dampfmaschine, von welcher wohl die erste der Schweiz im Bilde vorgeführt werden kann; der andere, George Stephenson, durch diejenige der fahrenden oder sich selber fortbewegenden Dampfmaschine, der Lokomotive. Seit dessen «Rocket» im Jahre 1825 zwischen Stockton und Darlington fuhr, tat die Eisenbahn ja einen Siegeslauf um die ganze Erde. Und dann war es just der Sohn dieses Stephenson, der durch sein Gutachten als Erster Olten als schweizerischen Knotenpunkt ausersah!

Aber — und das ist der dritte Punkt — ohne die Tendenzen Basels vor 100 Jahren und ohne deren Identifikation mit den Interessen Oltens, wäre der «schweizerische Hauptbahnhof» wohl nie nach Olten gekommen! Olten bewahrt daher in Ehrfurcht das Andenken eines so seltenen Mannes, wie des frühverstorbenen Wirtschaftsführers und Staatsmannes Johann Jakob Speiser, dem übrigens ein Denkmal gestiftet wurde, und auch dasjenige seines tatkräftigen, gleichgesinnten Freundes und Bahnpolitikers Carl Geigy.

Ohne seine Söhne endlich — und das ist die vierte Erkenntnis —, welche Olten in kritischer Zeit sein Eigen nannte, Johann Jakob Trog und Casimir von Arx, welche immer für die Belange ihrer Vaterstadt im entscheidenden Augenblicke eintraten, hätte für Oltens Zukunftsgestaltung so gut wie alles gefehlt. Daß Olten hierbei auch seinen Ehrenbürger Niklaus Riggerbach stolz zu den Seinen zählt, versteht sich von selbst.

Dankerfüllt und hoffnungsfroh zugleich wünschen daher die «Oltner Neujahrsblätter» bei dieser Gelegenheit, es möge dieser geliebten Heimat nie an solchen Söhnen gebrechen!

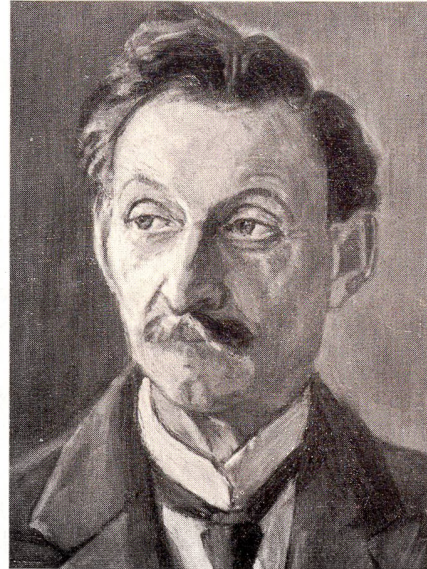
Wieder einen seiner hervorragendsten Söhne hat Olten, kurz nachdem dieser den dankerfüllten Rückblick auf sein reiches Leben den Neujahrsblättern 1955 anvertraut hatte, durch dessen Ableben im Alter von 90 Jahren, in der Person von

alt Ständerat und Stadtammann

DR. HUGO DIETSCHI

verloren. — Er war seit 1948 Ehrenmitglied der Akademie und gehörte von Anbeginn an zum Mitarbeiterstab der Oltner Neujahrsblätter, welche ihm darum herzlichen Dank wissen, zumal er auch zu den Wiedererweckern des Neujahrsblattgedankens zählt. — Es kann hier nicht der Ort sein, seine vielfältigen staatsmännischen Verdienste zu würdigen. Das tat die Tagespresse in einmütiger Anerkennung und in umfassender Weise. Doch sei seiner als des unermüdlichen Mehrers und Wahrers des oltnerischen Ansehens gedacht und nicht vergessen, daß er vor 25 Jahren in weiser Voraussicht eine Abhandlung, betitelt «Olten — 75 Jahre Eisenbahnstadt», schrieb, die nicht nur für die vorliegende Nummer fast ausnahmslos von den Mitarbeitern konsultiert wurde, sondern für die Eisenbahngeschichte Olten und des Kantons Solothurn auch weiterhin richtungweisend bleiben wird. Zusammengebunden mit dieser Veröffentlichung ist auch seine Studie «Olten als Geburtsstätte der Bergbahnen», zwei vergriffene Publikationen, welche wohl neu aufgelegt zu werden verdienten.

Wie sehr Ständerat Dietschi das Schicksal Olten am Herzen lag, illustriert in diesem Zusammenhang am besten seine Besorgnis darüber, daß seit einigen Jahren, auf Drängen von Lenzburg und wohl auch von Aarau, zwei Zugpaare täglich von Basel durch die Rankwaagschlaufe (sog. Verbindungslinie)



direkt nach Schönenwerd und weiter auf der Südbahn nach Arth-Goldau fahren, unter Ausschaltung Olten. Wenngleich er dies als eine Konzession an die Erfordernis des Zeitgewinns im Zeitalter der Konkurrenzierung durch Automobil und Flugzeug erkannte, griff er doch mahnend, sogar hochbetagt, — im Oltner Tagblatt — zur Feder, gleichsam für einen Appell an die Jungen zur Übernahme bewußter Verantwortung. Es geschieht daher auch in seinem Geiste, wenn die «Oltner Neujahrsblätter» in ihrem 14. Jahrgang dieses Zentenariums gedenken und sich damit als Träger einer Mission betrachten.

Daher noch einmal: Möge Olten auch inskünftig immer wieder solch heimatverbundene, wachsamen und einsatzfähigen Persönlichkeiten innerhalb seiner Mauern finden! Mit diesem zukunftsgläubigen Wunsche und einem herzlichen «Glückauf!» für jeden Leser empfehlen wir unsern Jahrgang 1956 dem wohlwollenden Interesse eines weiteren Publikums!

Die Präsidentin der Redaktionskommission
der «Oltner Neujahrsblätter»

A. H. Telchler