Zeitschrift: Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein
Band: 1 (1938-1939)
Heft: 4

Artikel: Die Mittelalterliche Kleinstadt Olten
Autor: Amiet, B.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-860838

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: 11.07.2025

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

Die Mittelalterliche Kleinstadt Olten

Für die grosse Welt, für die Fremden, die in unsere Berge kommen, ist Olten als Eisenbahnknotenpunkt bekannt. Auch die meisten Schulkinder im Lande herum wissen nicht viel mehr von dem alten Städtchen an der Aare. Der Geographielehrer weist im Unterricht auf die für den Verkehr günstige Lage hin. Am Kreuzungspunkt der Nordsüdlinie Basel-Chiasso und der Südwest-Nordost-Linie Genfersee-Bodensee gelegen, ist Olten seit achtzig Jahren beträchtlich gewachsen. Die günstigen Verkehrsbedingungen lockten Handel und Industrie an, sodass sich die Einwohnerzahl in rund 100 Jahren verzehnfachte. Man hat sich an dieses Bild einer aufstrebenden Stadt gewöhnt. Nur wenn man beim Schlendern durch die Strassen die kleine Altstadt mit der gesamten Ausdehnung des Ortes vergleicht, so stellt man sich von neuem wieder die Frage: Warum ist diese Stadt mit dieser günstigen Verkehrslage erst im Zeitalter der Eisenbahnen gewachsen und vorher gering und unbedeutend gewesen? Waren doch die geographischen Bedingungen vor Jahrhunderten dieselben wie heute. Versuchen wir einmal die Ursachen klarzulegen, warum Olten bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts klein geblieben ist.

Olten war schon zur Römerzeit besiedelt. Freilich war der Umfang des «Dorfes» nicht gross. Die Bedeutung des Aareüberganges stieg erst, als im 4. Jahrhundert ein ansehnliches Castrum, eine Festung, gebaut wurde. Dieses Kastell hätte nun beim Uebergang vom Altertum zum Mittelalter der Ausgangspunkt zu einer Stadt werden können. Anfänglich mag auch der Ort innerhalb der römischen Mauern bewohnt gewesen sein. Darauf scheint die Lage der ältesten Martinskirche, von der heute noch der Stadtturm Kunde gibt, hinzuweisen. Sie ist in fränkischer Zeit, im 6. oder 7. Jahrhundert, in die römische Festung hineingebaut worden. Weiter aber kam die Entwicklung des Ortes nicht; denn es fehlten damals wichtige Umstände, die einer Stadt förderlich gewesen wären. Im Früh- und Hochmittelalter gab es noch keinen internationalen Gotthardverkehr. Wenn auch Fussgänger aus Uri ins Livinental gelangen und einen kleinen Lokalverkehr vermitteln konnten, die Kaufleute mit ihren Saumtieren zogen die Bündnerpässe oder den Grossen St. Bernhard im Wallis vor. Das spürte man auch am untern Hauenstein; er diente darum bloss dem einheimischen Handel und Wandel aus dem Mittelland zum Rheine hinüber. Zudem hatte der untere Hauenstein seine Konkurrenten; begangene Bergübergänge waren Bötzberg und Schafmatt im Osten und der Zugang über Bärenwil zum obern Hauenstein, der bekannter war, als der untere, im Westen. Aber auch der Verkehr am Jurafuss von Solothurn aus in die Ostschweiz, oder aus Burgund nach Alamannien, war beschränkt und in merowingischer und karolingischer Zeit durch Fehden und Kriege gehemmt. Ueberdies führte früh schon ein west-östlicher Warenzug südlich von Olten durch die Gegend der Kreuzstrasse von Oftringen. Der Handel entwickelte sich lange Zeit also nicht derart, dass sich in Olten städtisches Wesen entfalten konnte und musste.

Ueberhaupt war weiträumiger Austausch von Waren vor dem 12. Jahrhundert in unserer Gegend nicht so gross, dass sich allein deshalb städtisches Leben mit Handwerk und Gewerbe hätte bilden können. Es müssten an Ort und Stelle Bedürfnisse vorhanden

gewesen sein, die einen ergiebigen Handel hätten anziehen können. Solche Bedürfnisse schuf damals in erster Linie die Kirche mit ihren mannigfaltigen Einrichtungen. Alle ältern Schweizerstädte verdanken ihre frühe Bedeutung der Kirche. Genf, Lausanne, Sitten, Basel und Chur sind Bischofsstädte gewesen; Solothurn, Zürich, Luzern und St. Gallen lehnten sich an ein Kloster oder Stift an. Die wichtigsten römischen Orte dagegen, Avenches, Augst und Windisch schrumpften zusammen, weil sich die Kirche und infolge davon auch das Gewerbe von ihnen abwandten. So ging es auch Olten. Trotz der geographisch so günstigen Lage, trotz dem Castrum, blieb Olten eine Bauernsiedlung, weil der durchgehende Handel zu geringfügig war und am Orte selbst keine grössere kirchliche Anstalt Gewerbefleiss hervorrief.

Die Verhältnisse änderten sich im Laufe des 12. Jahrhunderts wieder zugunsten Oltens. Der Handel steigerte sich im Anschluss an die Kreuzzüge zusehends. Mehr und mehr gewann die Gotthardstrasse an Bedeutung und damit auch ihre Fortsetzungen über den Jura. Um dieselbe Zeit begannen aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen Fürsten, Herzoge und Grafen, neue Städte zu bauen. So legten an den beiden Hauensteinstrassen vor und nach dem Jahre 1200 die Grafen von Froburg Kleinstädte an. Auf den römischen Ruinen, auf den alten Castrumsmauern, erstand die mittelalterliche Stadt Olten. Wahrscheinlich hatten sich allerlei Hoffnungen an dieses Ereignis geknüpft. Olten konnte sich auch dank seiner Lage und der verbesserten Wirtschaftsverhältnisse als städtische Siedlung behaupten. Sie war aber in erster Linie eine Herberge für durchreisende Kaufleute. Wer spät abends vom Hauenstein herunterkam, bezog in Olten Quartier. Olten war eine Pass-Stadt, ähnlich wie das ältere und glücklichere Solothurn. Aber schon von Anfang an legten sich einer grösseren Entwicklung Hemmnisse in den Weg. Für die wirtschaftlichen Bedürfnisse nämlich war es entschieden zu viel, dass südlich des Hauensteins drei Kleinstädte Olten, Aarburg und Zofingen unmittelbar aufeinander folgten. Jede erschwerte der andern die Existenz. Auch Aarau in westöstlicher Richtung lag zu nahe. Das landwirtschaftliche Hinterland war für alle vier zu eng. Es konnte sich so kein ergiebiger Markt entfalten. Endlich blieb in Olten auch ein Gewerbe aus, das durch Ausfuhr der Stadt hätte Entwicklungsmöglichkeiten schaffen können. Diese Lage blieb sich durch Jahrhunderte hindurch gleich, und die Folge war ein kleinstädtisches Olten. Schuld daran war auch, dass Olten zu Solothurn gehörte, das im 16. und 17. Jahrhundert in erster Linie vom Solddienste in fremden Armeen lebte und wenig Sinn für Handel und Industrie grössern Stiles hatte. Erst im Laufe des 18. Jahrhunderts setzte ganz schüchtern eine andere Entwicklung ein. Der Vorsprung, den aber andere Städte gewonnen hatten, war freilich nur schwer einzuholen. Heute hat Olten viele einst grössere Orte überflügelt, ist aber doch nach neuzeitlichen Massen eine immerhin rege und belebte Kleinstadt geblieben.

Dr. B. Amiet, Solothurn.

Stadtsiegel von Olten von 1409.