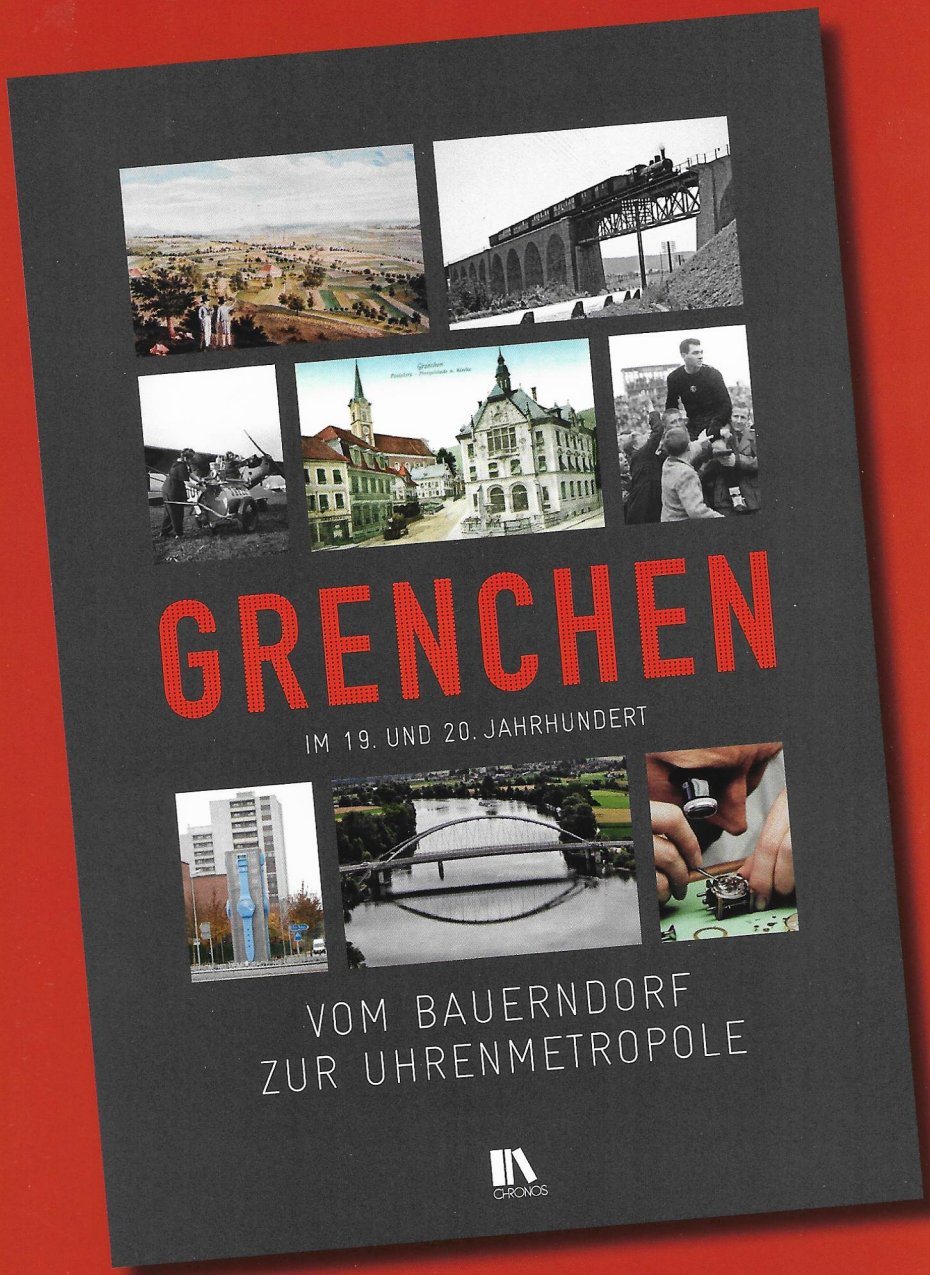
Die neue Stadtgeschichte



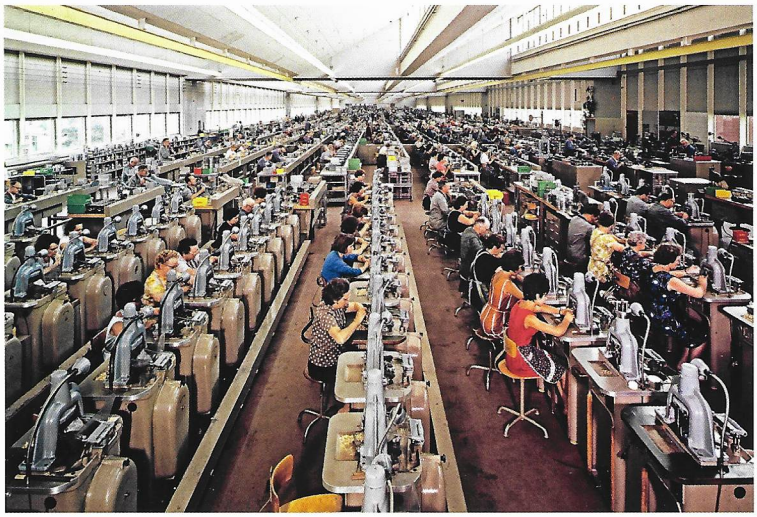
Daniel Kauz, Martin Illi, Fabian Saner, Marisa Thöni-Coray

Vom Bauerndorf zur Uhrenmetropole
Grenchen im 19. und 20. Jahrhundert

Herausgegeben von der Stadt Grenchen

Februar 2018. 332 S., 326 Farb- und Schwarzweissabbildungen.
Geb. CHF 58.00 / EUR 58.00
ISBN 978-3-0340-1408-3

Grenchen wurde einst als Stadt mit «geradezu amerikanischem Entwicklungstempo» bezeichnet. Diese Charakterisierung zeigt, wie sehr sich die Stadt am Jurasüdfuss mit ihren stürmischen Aufschwung- und Krisenphasen vom schweizerischen Durchschnitt abhob. Rasant hatte sie sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts vom beschaulichen Bauerndorf zur Industriestadt gewandelt.
Geradezu schicksalhaft war die Entwicklung Grenchens mit der exportorientierten und stark konjunkturabhängigen Uhrenindustrie verbunden. Die konjunkturellen Aufschwünge insbesondere um 1900 sowie zwischen 1945 und 1975 waren Motor für singuläre bauliche Entwicklungen sowie für ein vielfältiges Vereins- und Kulturleben. Umgekehrt war Grenchen in der Zwischenkriegszeit und zwischen 1975 und 1985 geradezu das Gesicht der Krise. Allen sozioökonomischen Wandlungen zum Trotz weist Grenchen in der Schweiz bis heute eine der höchsten Beschäftigungen im industriellen Sektor auf.



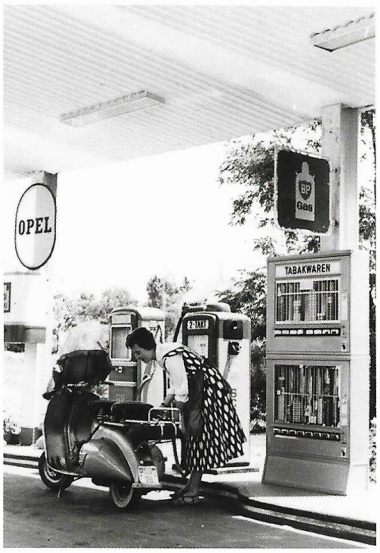
Garage Vogelsang. Ansicht der neu eröffneten Tankstelle und Opel-Garage, von Paul Stauffer, Grenchner Tagblatt, 14. Januar 1955.

Autoslalom auf den Pausenplätzen der Schulhäuser I bis III. Klaus Vogelsang pilotiert seinen an den Stossdämpfern getunten Opel über den Parcours. Fotografie, 1956.

→ Margitta Vogelsang bedient die Tankstelle im elterlichen Betrieb an der Bielstrasse. Fotografie, 1956.

Auch individuelle Mobilität spielte eine wichtige Rolle in Grenchen. Das Autogewerbe und die Autoindustrie entwickelten sich in der Region parallel zur Uhrenindustrie. Schon 1935 war es dem Bieler Stadtpräsidenten Guido Müller gelungen, die Endmontagewerke des amerikanischen Autokonzerns General Motors in seine Stadt zu holen.[234] Die Lage Grenchens in der Nähe eines Zentrums der weltweiten Automobilindustrie sowie an der Hauptstrasse 75, der West-Ost-Verbindung der Schweiz, machten den Ort als Standort für das Auto- und Garagengewerbe attraktiv. Als Beispiel sei die Eröffnung der Garage Vogelsang auf dem Gelände der aufgefüllten Mülgrube durch Adolf und Käte Vogelsang und deren Sohn Klaus als Werkstattchef 1954 erwähnt.[235] Zuvor hatte die Familie als Pächterin eine VW-Garage in Bern betrieben. Sie zog nach Grenchen, um einen eigenen Uhrenbetrieb zu gründen. In einer Mietwohnung im neuen Sonag-Hochhaus fertigte sie Armbanduhrbänder an, sogenannte Bracelets. Allerdings erwies sich dieses Geschäft als wenig ertragreich, da Zwischenhändler hohe Provisionen einhielten. Durch Vermittlung von Stadtammann Adolf Furrer konnte sich die Familie bei der Einwohnergemeinde für den Kauf des Mödli-Grundstücks bewerben, das heisst für die Übernahme der aufgefüllten und planierten ehemaligen Kehrichtgrube (→ S. 106–107). Nachdem das Landgeschäft zustande gekommen war, liess sie nach den Plänen des Grenchner Architekturbüros Albert Straumann und Alfred Blaser eine Tankstelle mit elegantem Dach, ein Werkstattgebäude sowie ein Zweifamilienhaus erbauen.[236] Die VW-Vertretung übernahm jedoch der Konkurrenzbetrieb Garage moderne auf der anderen Strassenseite schräg gegenüber. Die Firma Vogelsang begann stattdessen ihre Geschäftstätigkeit mit der Opel-Vertretung. Die für den Betrieb benötigten Werkbänke, Schränke und Werkzeugtische baute Sohn Klaus Vogelsang aus Altmaterialien zusammen. In der spärlichen Freizeit betrieb der gelernte Automechaniker, der sich sein Rüstzeug unter anderem in englischen und deutschen Automobilfabriken geholt hatte, den Autorennsport. Er bestritt Bergrennen und Slaloms mit Fahrzeugen, die in der väterlichen Garage zum Verkauf standen. Wie autobegeistert man in Grenchen war, zeigt sich zum Beispiel am Slalomrennen, das 1956 auf den Schulhausplätzen I–III an der Lindenstrasse, von 2000 bis 2010 dann auf dem Parkplatz des Gartenbads ausgetragen wurde.[237]

Die Aufgeschlossenheit gegenüber dem Automobil zeigte bald auch ihre Schattenseiten. Schon in den 1950er-Jahren wurden die Schulwege unsicher. 1957 führte die Gemeinde Schülerpatrouillen ein, um Kinderunfälle zu verhindern.[238] An viel befahrenen Strassen begleiteten ältere Schüler die jüngeren auf die andere Strassenseite. 1957 versah die Einwohnergemeinde die Bielstrasse, auf der, wie damals noch üblich, Tempo sechzig erlaubt war, mit einer Fussgängerbrücke. Zum Entsetzen der Schulbehörden überquerten aber viele Kinder trotz bestehender Überführung die Bielstrasse immer noch direkt.[239]



1 Ein chronologischer Überblick

Die Uhrenfabrik A. Michel AG mit dem konkaven Erweiterungsbau aus den Jahren 1918/19. Grenchens repräsentativster Fabrikbau prägte das nach 1915 entstandene Quartier rund um den Nordbahnhof. Fotografie von Photoglob Wehrli, 1952.

Die Villa von Seraphin Lambert am Höhenweg, 1916/18 im Stil des Spätholzstilismus erbaut. Das schlossartige Zweifamilienhaus liegt in einer teilsiedierten Parkanlage. Fotografie von Peter Moolmann, 2008.

hauers Otto Kappeler ausstatten liess.[315] Als Beispiel für die Villenarchitektur von Grenchen ist schliesslich noch das Zweifamilienhaus im spätholzstilistischen Stil des Maschinenindustriellen Seraphin Lambert zu erwähnen, das am Höhenweg über einer terrassierten Gartenanlage thront.[316]

«Bei der Kirche steht das heitere Schulhaus, ihm zur Seite der Pfarrhof, nahe dabei das Haus des Herrn Kaplans, um anzudeuten, dass die geistlichen und weltlichen Lehrer, überall mit und beieinander, am schönen Werke der Volksbildung und Volksbeglückung schaffen möchten.»[317] So beschreibt Peter Strohmeyer 1836 den Ortsmittelpunkt des Dorfes Grenchen. In der Tat waren bis in die beginnende Regenerationszeit Kirchen- und Schulwesen eng miteinander verbunden, was sich nicht zuletzt an der Nachbarschaft der von Strohmeyer gemeinten St.-Eusebius-Kirche und des Rainschulhauses zeigte. Das kleine Schulgebäude liess die Gemeinde zwischen 1821 und 1823 errichten. Es diente nur bis 1846 für den Schulunterricht, danach nutzte es die Gemeinde für andere Zwecke. Seit 1999 beherbergt es das Kultur-Historische Museum.[318] In der Nachbarschaft des Rainschulhauses kam 1844/45 der typische klassizistische Kubus der ersten Schule aus der liberalen Epoche zu stehen, der daher auch Schulhaus I genannt wird. Das Schulhaus II wurde 1886–1888 wenige Meter westwärts vom ersten und ähnlich wie dieses gebaut.[319] 1905 liste eine eigene Turnhalle den bis dahin im Schulhaus II integrierten Gymnastiksaal ab. Sie wurde von den Solothurner Baumeistern Ignaz Fröhlicher[240] und Josef Wyss[241] in gotisierendem Stil entworfen und 1930 durch Vorhallen im Heimatstil erweitert. Im Souterrain beherbergte das Turnhallengebäude auch den Gemeindesaal und einen Schwingkeller.[320] Abgerundet wird der Schulhausbestand durch das Bezirksschulhaus von 1931, das Schulhaus III[321] erbaut nach den Plänen des Solothurner Architekturbüros Probst & Schlatter, dessen Teilhaber der Solothurner Stadtbaumeister Edgar Schlatter war.[322]

Bereits vor der Realisierung des Bezirksschulhauses wurde zur Westseite der Schulbauten in Ergänzung zur römisch-katholischen Kirche 1901/02 die christkatholische erbaut.[323] Ihr Architekt ist der Zürcher Jost Franz Howyler, der sich unter anderem mit dem Kurhaus Bergün einen Namen als Hotelarchitekt gemacht hatte.[324] Die beiden Kirchen, die vier Schulhäuser und die Turnhalle bilden zusammen eine bauliche Einheit, das Grenchner «Forum». Zu dessen weiterem Umfeld darf man noch das Bürgergemeindehaus mit dem Wappensaal von 1913 zählen[325] ein Bauwerk des Solothurner Architekten Eugen Studer.[326] 1870 wurde der Friedhof von der Pfarrkirche St. Eusebius auf die westliche Seite des Forums verlegt.[327] Als Folge des Kulturkampfs liegt seit der Revision der Bundesverfassung von 1874 die Zuständigkeit für das Friedhofs- und Bestattungswesen bei den politischen Behörden. Das Forum mit Schulbauten, Kirchen, Gemeindehäusern und Friedhof ist das Wahrzeichen des liberalen und bürgerlichen Grenchen.

Unzweideutiges Zeichen der allmählichen Verstädterung Grenchens war der Bau der Infrastrukturen der Ver- und Entsorgung ab etwa 1900. Die Strassen erhielten allmählich Belege und Pflasterungen und für die Fussgänger wurden Trottoirs gebaut. Die ersten städtischen

Das Grenchner «Forum» von Süden. Darunter versteht man die Kirchen- und Schulbauten auf der Geländeterrasse oberhalb der Bielstrasse, insbesondere die christkatholische Kirche (links im Bild), der alte Friedhof, die Schulhäuser I bis III sowie die Eusebiuskirche und das Rainschulhaus. Luftbild der Balair 1934.

Die Verzweigung Central-/Bettlachstrasse. Seit den 1920er-Jahren wies der Ortskern durchwegs gepflasterte oder asphaltierte Strassen auf. Geschäftshäuser und Ladengeschäfte im historisierenden Stil prägen den Ort. Im linken Strasseneck befindet sich das 1911 im neubarocken Stil erbaute Geschäftshaus mit dem Café Metz. Ansichtskarte des Verlags Francis-Swisse, um 1925.

Schweizerbeige der Käserei Rufenacht an der Centralstrasse. Ende des 19. Jahrhunderts lag Grenchen in seiner Entwicklung zwischen Dorf und Kleinstadt. Trotz reger Bautätigkeit sind die Strassen ungepflastert, selbst an der Centralstrasse, im damaligen Geschäftszentrum. Fotografie, 1898.

2 Raum und Umwelt, Verkehr und Siedlung

1

2

3

4

5

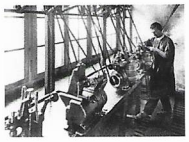
6

Im August 1924 stellte die Revue internationale de l'horlogerie die kleine Grenchner Uhrenfirma Optima AG vor. Die Reportage gab Einblick in die Uhrenproduktion in der Zwischenkriegszeit. Ein hoher Anteil von Arbeiterinnen, strenge Ordnung und helle Räumlichkeiten zeichneten die Produktion aus. Zahlreiche «Partieen» der Uhrenherstellung waren noch manuell.

Abb. 1: Die Arbeitsplätze für die Bestückung der Hemmung, zentraler Bestandteil zur Regulierung der Uhr. Diese Arbeiten erforderte grosse Erfahrung und Geschick und benötigten beste Lichtverhältnisse. **Abb. 2:** Arbeiter und Arbeiterinnen setzen Uhrensteine, diese dienen als Lager für die beweglichen Teile der Uhr. **Abb. 3:** Das Fabrikationsatelier der Optima; die Grösse der Maschinen deutet auf erste größere Bearbeitungsschritte hin. **Abb. 4:** Das äusserst diffizile Einsetzen der Spirale, eines Bestandteils der Hemmung. **Abb. 5:** Das Einsetzen des Zifferblattes sowie die erste Kontrolle der Funktion der Uhr und allfällige Nachbesserungen wurden vorwiegend von den Werkmeistern durchgeführt. **Abb. 6:** Dieser Arbeiter stellt Stanzmatrizen (Stampes) für ein neues Werkmodell her. **Abb. 7:** Das Ausstanzen von Teilen wurde maschinell erledigt. Der Mann im weissen Kittel prüft ein Stück. **Abb. 8:** Die kaufmännische Abteilung der Optima AG. **Abb. 9:** Zusehen sind Maschinen zum Bohren der Löcher in die Platine. Ein Arbeiter kontrolliert dabei mehrere Maschinen. **Abb. 10:** Gravieren der Platinen des Rohwerks mit der sogenannten Pantographenmaschine. **Abb. 11:** Ausschneiden der Zähne für ein Zahnrad (Kronrädzuppe). **Abb. 12:** Die technische Abteilung der Firma Optima.

7

8



9

10

11

12

Dieses Buch kann an folgenden Orten bezogen werden:

- **Stadthaus Grenchen, Bahnhofstrasse 23**
- **Grenchen Tourismus, Kirchstrasse 10**
- **Kultur-Historisches Museum Grenchen, Absyte 3**
- **Kunsthaus Grenchen, Bahnhofstrasse 53**
- **Bücher Lüthy Grenchen, Bettlachstrasse 8,**
  Tel. 032 653 14 89, www.buchhaus.ch

sowie in jeder anderen Buchhandlung

Mit freundlicher Unterstützung:

Ein Kulturengagement der Stadt Grenchen

kultur
Lotteriefonds Kanton Solothurn
SWISSLOS

Bürgergemeinde Grenchen
Däster-Schild Stiftung
Mathys-Stiftung für Wohlfahrt und Kultur
Römisch-katholische Kirchgemeinde Grenchen
Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Grenchen-Bettlach
Christkatholische Kirchgemeinde Grenchen/Bettlach/Selzach