

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 55 (1993)
Heft: 9

Artikel: Grenchner Kaleidoskop
Autor: Kaufmann, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862444>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Grenchner Kaleidoskop

Beiträge von Hans Kaufmann

Über das Wappen von Grenchen

Als am 17. Dezember 1940 die Gemeindeversammlung die heute gültige Form des Gemeindewappens genau festlegte, war dieses Wappen, in unterschiedlichen Detailausführungen, schon seit 40 Jahren in Gebrauch: Auf Briefköpfen und Stempeln. Um 1900 herum scheint das Bedürfnis aufgekommen zu sein, unsere stark wachsende Industriegemeinde mit einem Symbol auszuzeichnen, wie es seit alters her die Städte besaßen. (Die meisten Schweizer Gemeinden suchten wohl erst für den Höhenweg der Landesausstellung 1939 ihr Wappen.) In Erinnerung an die überragende Bedeutung des einstigen Ackerbaus wählte man damals das Zeichen der Pflugschar, das erstmals 1640 am Sakramentshäuschen in der Kirche und dann 1692 auf Glocken der Kapelle von Allerheiligen dargestellt ist. Es ist zu vermuten, dass es sich bei der Pflugschar um ein Hauszeichen einer alten Grenchner Familie handelt, wie es zur Kennzeichnung von Geräten diente. Ein Familienwappen dürfte es kaum sein, denn solche besaßen damals nur die Patrizierfamilien der Stadt. Nun hätte aber gerade Grenchen um 1900 nicht weit suchen müssen, um ein Wappen zu finden. 1892 machte der Historiker Meisterhans den

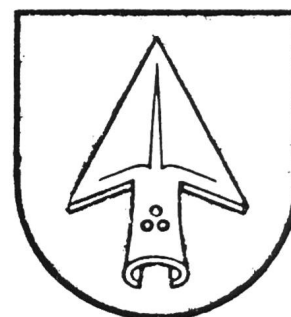


Wappen Hessos von Grenchen. Dreimal schräg rechts geteilt, mit den Farben Silber und Blau.

1911 verstorbenen Grenchner Bezirkslehrer Josef Eberwein darauf aufmerksam, dass in Stumpfs grosser Chronik von 1586, die in Zürich erschienen war, das Wappen Hessos von Grenchen, den die Urkunden zwischen 1175 und 1181 erwähnen, abgebildet ist. Diese Mitteilung über das Wappen des berühmtesten Vertreters der Herren von Grenchen, deren Burg heute wegen einer späteren Besitzteilung auf Bettlacher Boden steht, scheint aber nicht besonders gewürdigt worden zu sein. Aber auch vor 1892 war das Wappen kaum bekannt, denn in der 1819 von der Staatskanzlei veranstalteten Stempel- und Siegelsammlung war über Grenchen nichts bekannt. Josef Eberweins Tochter, Lotte Eberwein, übergab dann anfangs der fünfziger Jahre den Brief von Meisterhans Herrn Dr. Hermann Hugli, der die Öffentlichkeit darüber im Jahrbuch für solothurnische Geschichte 1953 orientierte.

Die Überlieferung hält fest, dass die Grabplatten der Herren von Grenchen beim Neubau von 1805–1812 in die Fundamente der Kirche eingemauert worden sind; auf diesen Platten ist möglicherweise das historische Grenchner Wappen eingemeisselt.

Hat nun Grenchen heute ein falsches Wappen? Wir glauben nicht; denn ein Wappen muss ein lebendiges Symbol sein.



Grenchen

Heutiges amtliches Wappen. In Rot weisse aufrechtstehende Pflugschar von oben gesehen mit drei Nietlöchern.

Grenchner Ortsplanung vor Jahrtausenden

Während sich die Planung unserer Lebensräume mühsam mit kleinen Schritten zu jener Ordnung vorwärtstastet, die eine sinnvolle Zukunftsentwicklung erlauben soll, tönt unglaublich, dass unsere Gemeinde vor bald zwei Jahrtausenden in ein Landesplanungsunternehmen einbezogen wurde, das den Planern Komplexe verursachen könnte, besonders wenn sie erkennen, dass sie sich heute mit Strukturen auseinandersetzen müssen, die ihnen der konsequente Planungsapparat einer zeitlich so fernen Welt aufgewungen hat. Nach der Rückführung der von Caesar bei Bibracte geschlagenen Helvetier wurden unsere Lande durchdringend vom römischen Geiste geprägt. Schon lange wusste man von den grossen Vermessungsprogrammen in Italien und Nordafrika, die Grundlage der Provinzialorganisationen waren.

In der Schweiz gelang es erstmals Prof. R. Laur-Belart, Reste der römischen Landvermessung, der Limitation, festzustellen, um Augst herum, und er fand auch Anhaltspunkte dafür im solothurnischen Gäu und um Altreu. Seither kennt man Spuren direkt bei Solothurn und im Seeland. Laur-Belart ging von der Tatsache aus, dass Strassen und Gemeindegrenzen öffentlichrechtliche Kategorien sind, die über die Zeiten hin ein grosses Beharrungsvermögen besitzen. Wie die römischen Landvermesser vorgegangen sind, wusste man aus den erhalten gebliebenen Schriften. Ein starrer Vermessungsplan überzog, ohne Berücksichtigung naturgegebener Grenzmöglichkeiten, das ganze Land. Ausgangspunkt des ganzen Vermessungswerkes war bei uns die gerade Linie, die die römischen Siedlungen Olten und Solothurn verband, und die in genauer Fortsetzung in den Tempelbezirk von Petinesca am

Studenberg zeigte. Zu dieser Geraden, dem Decumanus maximus, verliefen parallele Sekundär-Decumani; rechtwinklig dazu standen die Cardines. So ergaben sich bei uns Landlose von $1\frac{1}{4}$ römische Meilen Länge (= 1850 m) und von einer Meile Breite (= 1480 m), wobei diese Vermessungseinheiten liegend (Längsseite als Decumanus) oder stehend (Längsseite als Cardo) zum Decumanus maximus angeordnet sein konnten.

Noch stimmen im Leberberg, trotz aller Meliorationen und Strassenkorrekturen, viele Wegstücke und Teile von Gemeindegrenzen mit dem starren Verlauf römischer Landlose überein. Während um Augst herum die Decumani genau Ost-West, die Cardines Nord-Süd verlaufen, hat der Decumanus maximus südlich des Juras eine Abweichung von $30\frac{1}{2}^\circ$ von der astronomischen Ost-West-Richtung. In $1\frac{1}{4}$ -Meilen-Abstand von der Strasse, die von Altreu gegen den Haag verläuft, welche Linie in der Fortsetzung weiter oben zur Grenze Bettlach/Selzach wird, stossen wir auf die Gemeindegrenze Grenchen/Bettlach. Die Breite des Gemeindegebietes von Grenchen zwischen Eichholz-Lingeriz und Kastels-Riedern entspricht zwei römischen Meilen, und genau in der Mitte verläuft als Cardo die Kirchenstrasse zwischen katholischer Kirche und Einmündung Mühlestrasse. Die Landlose von Bettlach sind liegend, die von Grenchen stehend zum Decumanus maximus angeordnet. Solche Übereinstimmungen können nicht auf Zufall beruhen. Noch heute prägt das Muster der grossen antiken Landesplanung, das die Zerstörung der römischen Organisationskategorien durch die Völkerwanderungswirren und die mittelalterliche Machtzersplitterung überdauert hat, weitgehend Grenchens Ortsbild.

Eine besondere Grenchner Brücke

Wer heute über die Leugenenbrücke zwischen Staad und Reiben geht, denkt kaum daran, hier eine ganz besondere alte Grenze zu queren. Im Teilungsvertrag von 1393, mit dem Grenchen definitiv zu Solothurn kam, erhielt Bern die Dörfer Lengnau und Reiben. Aber bereits vorher hatte der Bischof von Basel sein Territorium auf den Jurasüdfuss, u. a. nach Pieterlen, ausgedehnt und konnte 1393 Rechte auf Reiben nachweisen, an denen er zäh festhielt, so dass 1486 Bern auf das Dorf Reiben verzichten musste. Damit war Lengnau drei Jahrhunderte lang bernische Exklave geworden, ganz von solothurnischem und fürstbischöflichem Gebiet umgeben. Weil östlich von Romont das Lengnauer Gebiet mit einem Zipfel weit hinauf in den Berg reicht, gab es im Norden des Grenchner Bannes nur unwegsame Pfade, die eine direkte Verbindung mit den fürstbischöflichen Nachbardörfern Romont und Court erlaubten. Unten in der Witi betrug die Länge der direkten Grenze zwischen Reiben und Staad/Grenchen (der Leugenen entlang), also zwischen Solothurn und dem Bistum, kaum einen Kilometer. Der Warenverkehr zwischen beiden Staaten über die alte Leberbergstrasse ging durch den bernischen Zoll von Lengnau. 1682 schlugen die Solothurner vor, beim Altwasser eine Brücke über den Leugenenbach zu bauen, angeblich auf den Druck Frankreichs hin, das die in der inneren Schweiz gekauften und über Solothurn importierten Pferde nicht mit dem zusätzlichen Berner Zoll belastet haben wollte. Bern protestierte gegen diese Umgehung des Zolles von Lengnau, konnte aber den Bau der steinernen Brücke nicht verhindern. Der grosse Umweg über Staad hat trotz des Zollvorteiles diese direkte Verbindung zwischen Solothurn und dem Fürstbistum nie attraktiv werden lassen; be-

sonders für Massengüter wie Korn, Wein und Salz war sie zu umständlich, so dass sich der Hof von Pruntrut bald von seinem Anteil am Unterhalt der Leugenenbrücke distanzierte und diesen nach unten, an sein Amt Pieterlen, delegierte.

Grenchens erste Erwähnung in der Literatur

Der Name Grenchen steht 1131 erstmals in einer Urkunde; ab 1175 werden dann die Erwähnungen häufiger. Aber erst im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts löst sich der Dorfname von der Funktion als Attribut lokaler Besitzansprüche und rein nachbarschaftlicher Kennzeichnung: Der Name erscheint in einem historischen Volkslied. Dass die Nennung nur beiläufig erfolgt, dass das Dorf nicht im Mittelpunkt des Geschehens steht, tut dieser ersten literarischen Popularisierung keinen Abbruch. Anlass des Liedes war die Fehde zwischen Bern und dem Basler Bischof wegen des Bündnisses mit dem Städtchen Biel. Der bernische Stadtschreiber Konrad Justinger bringt das Lied, das sicher kurz nach 1368 entstand, in seiner 1421 abgeschlossenen Chronik, von der leider nur noch drei Originalblätter in der Stadtbibliothek Bern aufbewahrt werden; frühe Abschriften haben aber den Text der Nachwelt erhalten. Dieses Lied «Vom Bischof und den Bielern» ist u. a. auch ein Zeugnis für die Bundesgenossenschaft zwischen Solothurn und Bern vor dem Guglerkrieg. Aus den 34 vierzeiligen Strophen sollen nur die Zeilen 77–80 hier angeführt werden, die eben Grenchen betreffen:

*Wie mussten wir zu Bettlach
und Grenchen Wunder schauen!
Sie stahlen sich davon des nachts
als wie die siechen Frauen.»*

Die Wunder zu Bettlach und Grenchen ironisieren die Flucht der bischöflichen Truppen vor den Bernern. Im Rahmen der politischen Propaganda dieses historischen Volksliedes haben weite Kreise zum ersten Male den Namen Grenchen gehört.

Der Aarauer Ernst Ludwig Rochholz hat die Lieder in seiner «Eidgenössischen Liederchronik» aus alten Handschriften zusammengetragen und 1842 in der Sprache unserer Zeit publiziert.

Das Projekt einer Eisenbahn von Solothurn nach Grenchen im Jahre 1835

Nicht nur die erfolgreichen geschichtlichen Entscheidungen und Abläufe verdienen Interesse; manchmal zeigt auch die Kühnheit unzeitgemässer Gedanken die Bedeutung späterer Realisierungen. Jede Zeit hat ihre Probleme; das Problem, mit dem sich der solothurnische Kantonsrat (damals Grosser Rath genannt) in der Dezembersession 1835 befasste, erscheint uns heute von brennender Aktualität, handelte es sich doch um die Strassenführung zwischen Solothurn und Grenchen. Das Projekt der neuen Leberbergstrasse stiess nicht nur wegen der immensen Kosten, die schliesslich 227 000 Franken erreichen sollten, sondern wegen der Streckenführung auf Opposition, verband die neue Strasse doch nicht mehr die Wirtshäuser der leberbergischen Dörfer, sondern sollte durch die Ebene geführt werden. Die Strasse wurde dann gebaut und am 21. Januar 1839 dem Verkehr übergeben.

In den Ratsverhandlungen vom 19. Dezember 1835 propagierte aber der Solothur-

ner Bankier Franz Brunner als Alternativlösung den Bau einer Eisenbahn zwischen Solothurn und Grenchen. Für das Eisenbahnprojekt liessen sich schliesslich im Rat drei Stimmen gewinnen; vor allem opponierte der nachmalige Bundesrat Josef Munzinger. Munzinger verkannte nicht, dass der Eisenbahn eine grosse Zukunft als Verkehrsmittel beschieden sein werde, unser Kanton könne sich aber diese Pioniertat nicht leisten.

In welche Situation hinein wäre damals nun diese Eisenbahn gebaut worden? 1825 erlebte die dampfgezogene Eisenbahn auf der Strecke Stockton–Darlington in England ihre Weltpremiere. Auf dem europäischen Kontinent folgten drei Jahre später, 1828, die Linien St. Etienne–Andrézieux, seit 1832 mit Dampf betrieben und bis 1834 nach Roanne und Lyon erweitert, und die Pferdebahn Budweis–Linz, die erst 1857 auf Dampftraktion überging. 1830 wurde die wichtige Linie Manchester–Liverpool gebaut, und 1835 verband ein Schienenstrang die Städte Brüssel und Mechelen. Am 7. Dezember 1835, also wenige Tage vor der Abstimmung über Franz Brunners Vorstoss zugunsten der Eisenbahn, dampfte der erste Zug Deutschlands von Nürnberg nach Fürth. In den Vereinigten Staaten von Amerika bestanden Ende 1835, acht Jahre nach dem ersten Bahnbau zwischen Baltimore und Ohio bereits 200 Linien mit einer Schienenlänge von 3652 km. Das bereits 1832 publizierte erste Projekt einer Transkontinentalbahn blieb, wie das zwischen Solothurn und Grenchen, noch lange unrealisiert. Als das gewaltige Unternehmen der Pazifikbahn am 9. Mai 1869 vollendet war, konnten die Grenchner denn auch schon seit 12 Jahren mit der Eisenbahn nach Solothurn reisen.