Tripoli

wohnen und leben mit italienischen Tunnelbauern

Tripoli

wohnen und leben mit italienischen Tunnelbauern

Begleitheft zur gleichnamigen Ausstellung des Kultur-Historischen Museums Grenchen im Rahmen der Grenchner Wohntage 03

Herausgegeben vom Kultur-Historischen Museum Grenchen

Herausgegeben vom Kultur-Historischen Museum Grenchen

Unter der Mitarbeit von Alfred Fasnacht, Rainer W. Walter und Lukas Walter

Mit Beiträgen von Urs Bloch, Alfred Fasnacht, Charles Houriet, Franco Supino und Rainer W. Walter

Mit Illustrationen aus den Sammlungen von Hans Kohler, Rainer W. Walter und anderen verschiedenen Archiven

Druck: Druckerei Uebelhart in Rüttenen (SO)
Satz: pgm medien, Grenchen (www.pgm.ch)

Grenchen im Oktober 2003

Copyright © 2003 Kultur-Historisches Museum Grenchen
Copyright © der einzelnen Beiträge liegt bei den jeweiligen Autoren

Index auf einen Blick

Inhalts-verzeichnis

Peter Gurtner (Vorwort):
Einfach, aber zweckmässig 4

Alfred Fasnacht:
Das Tripoli – Ein Ghetto? 5

Urs Bloch:
Bevölkerungsexplosion und italienische Einigung 14

Rainer W. Walter:
Die Schule im „Tripoli“ 16

Rainer W. Walter:
Grenchens erstes Spital befand sich im Tripoli 19

Alfred Fasnacht:
Tripoli und Tunnelbau – eine Attraktion 23

Urs Bloch:
Polenta nach der harten Tunnelarbeit 27

Alfred Fasnacht:
Vincenzo kommt ins Tripoli 29

Alfred Fasnacht:
Seilbahn und Steinbruch 34

Rainer W. Walter:
13 BLS-Kilometer im Jura 37

Rainer W. Walter:
Und plötzlich bebte die Erde 39

Fotocollage:
Impressionen Viadukt 42

Charles Houriet:
Die Seele blieb im Tunnel 44

Franco Supino:
Jäten 47

Alfred Fasnacht:
Auswirkungen auf Grenchen 49

Alfred Fasnacht:
Elvira Casule-Sinelli 54

Alfred Fasnacht:
Herrmann Waelti 55

Anhang:

Daten zum Tunnel 56

Bibliographieverzeichnis 57

Dank und Aufruf 60

Peter Gurtner

Einfach, aber zweckmässig

Vorwort

Mit der Industrialisierung der Schweiz stieg das Bedürfnis, Rohstoffe und Fertigprodukte schneller und in grossen Mengen über weite Distanzen hinweg zu verschieben. Um 1900 waren es vor allem Eisenbahnbauten, die den Wunsch nach mehr Mobilität zu befriedigen vermochten. Grosse Baustellen entstanden in der ganzen Schweiz. Hier brauchte es Arbeitskräfte, die zumeist als Mineure oder Tunnelbauer ihr Auskommen fanden. Sie kamen zu einem grossen Teil aus dem Ausland, vor allem aus Italien. Für sie wurden in unmittelbarer Nähe der Baustellen Arbeitersiedlungen errichtet. Für eine begrenzte Zeit lebten einige hundert Personen in einem Barackendorf. Es waren keine aufwendigen Bauten, da sie nach dem Abschluss des Tunnelbaus wieder verschwinden sollten. Bauunternehmen und Gemeinden sparten in der Regel an Erschliessungs- und Entsorgungskosten. Als Folge verbreiteten sich Krankheiten und Seuchen, welche durch das enge Zusammenleben noch begünstigt wurden. Für die Tunnelbauer und ihre Familien war das eine schwierige Situation.

Beim Bau des "Tripoli" in Grenchen wurde in wichtigen Teilen vom herkömmlichen Muster abgewichen. Die Gemeinde Grenchen pachtete das Land an der heutigen Alpenstrasse und erschloss es mit Wasser und Strom. Auf Gas wurde aus Kostengründen verzichtet. Mit dem Anhang zum Baureglement aus dem Jahre 1911 behielt sich die Gemeinde das alleinige Recht zur Bewilligung von Barackenbauten vor. Detaillierte Vorschriften sorgten für ausreichende sanitäre Einrichtungen und die Erfüllung minimaler hygienischer Anforderungen. Die Holzhäuser verfügten über ein Plumpsklo und in der Küche über fliessendes Wasser. Damit war die Ausstattung zwar immer noch sehr einfach, und die Familien lebten auf engem Raum zusammen. Man darf aber nicht vergessen, dass damals auch die einheimische Bevölkerung nicht viel besser lebte. Dennoch lässt die Durchsetzung eines minimalen Bau- und Lebensstandards erkennen, dass die Grenchner Behörden Weitsicht und gegenüber der ausländischen Arbeiterschaft ein hohes Mass an Verantwortungsgefühl besassen. Damit trugen sie wesentlich zur Hebung der Lebensqualität der Menschen im "Tripoli" bei.

Das Beispiel zeigt, dass entschlossene Gemeindebehörden schon früher in der Lage waren, auf schwierige Wohn- und Siedlungsfragen mit geeigneten Massnahmen zu reagieren, und wie die jüngsten Vorkehren zur Entlastung und Verschönerung der Innenstadt zeigen, bringt tatkräftiges Handeln noch heute Erstaunliches zustande. Die Schaffung einer hohen Wohnqualität und befriedigender Siedlungsverhältnisse ist auch ein zentrales Anliegen des Bundesamtes für Wohnungswesen. Wir hoffen, mit den Grenchner Wohntagen dazu alljährlich einen willkommenen Beitrag zu leisten.

Peter Gurtner
Direktor, Bundesamt für Wohnungswesen

Tripoli vs. Tripolis

Schreibt sich die Siedlung „Tripoli“ mit oder ohne s am Schluss am des Wortes? Beide Versionen fanden wir bei unseren Recherchen in der Literatur und auf den Postkarten. Zur gleichen Zeit als in Grenchen der Tunnel gegraben wurde, gab es in Trimbach bei Olten eine weitere Siedlung italienischer Tunnelarbeiter mit dem gleichen Namen. Hier wurde für die Bezeichnung konsequent „Tripolis“ verwendet. Um die Grenchner Abeitersiedlung etwas von jener in Trimbach abzuheben, haben wir uns für die Version ohne Schluss s entschieden. Die Grenchner Tunnelarbeitersiedlung heisst also „Tripoli“.

Alfred Fasnacht

Das Tripoli – Ein Ghetto?

Die Wohnsituation der Tunnelarbeiter

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Rechts der heute noch stehende Steinbau des damaligen Restaurants Sonne

Ganz in der Nähe der Tunnelbaustellen im frühen 20. Jahrhundert entstanden sie, die Barackensiedlungen für die italienischen Tunnelarbeiter. Wir kennen die Siedlungen in Naters (Simplontunnel 1898 - 1906), Goppenstein und auf der Berner Seite des Lötschbergs Kandersteg (1906-1913). Erwähnenswert sind auch die Arbeitersiedlungen in Göschenen und Airolo beim Bau des Gotthardtunnels in den Jahren 1872-1882. Der Ghetto-Charakter dieser Siedlungen lässt sich nicht wegdiskutieren.

Nach dem Bau der grossen Alpentunnel planten Bahngesellschaften und Ingenieure folgerichtig die neuen Juradurchstiche zur weiteren Verbesserung der Nord-Südverbindungen. Bedeutung erlangten schliesslich die Basistunnel-Projekte Münster-Lengnau (Simplon-Lötschberglinie) und Basistunnel Hauenstein (Gotthardlinie). Beide Projekte wurden fast gleichzeitig ausgeführt: Münster-Lengnau-Bahn 1911-1915, Hauenstein 1912-1916. Italienische Arbeiter bauten am Ende des 19. Jahrhunderts nicht nur einen grossen Teil des Eisenbahnnetzes der Schweiz, sie leisteten auch die härteste und gefährlichste Arbeit beim Bau der Eisenbahntunnel in den Alpen und im Jura.

Baugesellschaften: Gesundheit und Unterkunft der Tunnelarbeiter

Die Tunnelbaugesellschaften kümmerten sich wenig um die Arbeiterunterkünfte und überliessen diesen Bereich Privaten. Im Schlussbericht zum Bau der Lengnau-Münster Bahn aus dem Jahre 1917 liest man zum Thema Unterkünfte die lapidare Feststellung: „In der Nähe des Installationsplatzes wurde seitens der Gemeinde Grenchen Platz zur Verfügung gestellt zur Erstellung der erforderlichen Arbeiterwohnbaracken“.

Das Gesundheitswesen für die Arbeiter jedoch war den Baugesellschaften stets ein Anliegen, das sie unter ihre Kontrolle bringen wollten. Es entstanden bei manchen Baustellen kleine Spitäler oder Lazarette und einige Arbeiterunterkünfte mit Verpflegungsmöglichkeit. Das war in Grenchen nicht anders. So gehörten zu den Bauten auf dem Grenchner Installationsplatz der Société Franco-Suisse de Construction auch zwei kleinere Arbeiterwohnhäuser, ein Angestelltenwohnhaus, eine Badeanstalt (35 Duschen, 4 Wannenbäder, eine Trockeneinrichtung für die Arbeitskleider).

Eine betriebseigene Wäscherei wusch die Arbeitskleider und besorgte für ein bescheidenes Entgelt die Privatwäsche der Arbeiter. Südöstlich des Tunneleingangs stand das Betriebsspital mit 35 Betten. Ein angestellter Arzt, Dr. Hagnauer, kümmerte sich um die Kranken. Die beiden ortsansässi-

gen Aerzte, Dr. Girard und Dr. Levy, arbeiteten oft im Spital und wurden bei schwierigen Fällen beigezogen.

Die Tunnelarbeiter in Grenchen waren fast ausschliesslich Italiener. Nur wenige Arbeiter kamen aus dem Balkan und aus anderen Nationen.

Baracken, Kantinen und ein Arbeiterhilfswerk

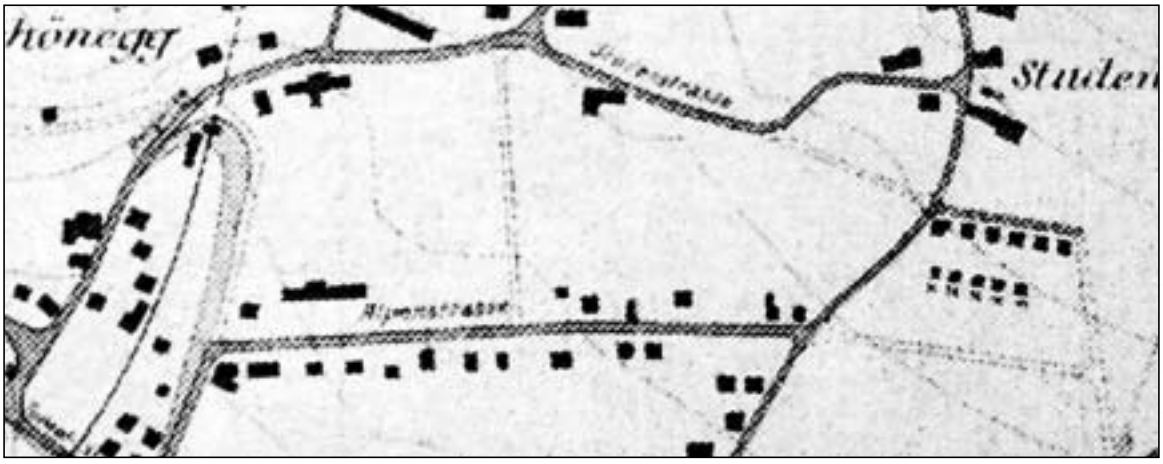
Sobald der Bau eines Tunnels beschlossen war, meldeten sich Spekulanten, Barackenbesitzer und Kantiniers, um in der Nähe der Baustellen Land zu pachten oder sogar zu kaufen. Entweder veräusserten sie das erworbene Land zu erhöhten Preisen oder sie bauten ihre Baracken darauf, die als Kantinen, Ladengeschäfte oder Wohnunterkünfte für die italienischen Arbeiter dienten. In der Zeit der Tunnelbauten entwickelten sich einige Barackenbesitzer zu Unternehmern, die mehrere Kantinen und Wohnbaracken bei einer oder sogar bei mehreren Baustellen betrieben. Es war also durchaus üblich, dass die Barackenbesitzer ihre Baracken an Kantiniers vermieteten.

Die Kantinen waren Restaurants, Weinstuben, Musik- und Tanzlokale. Die Wohnunterkünfte, Mietzimmer und Wohnungen, vermieteten die Barackenbesitzer an die Tunnelarbeiter. Solche Arbeitersiedlungen entstanden innert Wochen oder wenigen Monaten. Die lokalen Behörden kümmerten sich meistens erst um die Siedlungen, wenn alarmierende Missstände auftraten im Bereich der Hygiene, der Wohnsituation oder bei zunehmender Kriminalität.

Mit den sozialen Anliegen der italienischen Arbeiter befasste sich die von Geremia Bonomelli (1831-1914), Bischof von Cremona, gegründete und auf kirchlicher Basis arbeitende Opera di Assistenza degli Italiani emigranti. Diese Organisation half den Arbeitern und ihren Familien bei rechtlichen Problemen, bei Familienfragen und erledigte schriftliche Arbeiten aller Art. Es war auch die Opera di Assistenza, die sich sehr erfolgreich für die Einrichtung der Italienerschulen in den Arbeitersiedlungen einsetzte. Im Tripoli Grenchen war die Organisation

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Blick von Westen auf das Tripoli. Vorne links: Gebäude des Werkplatzes



Quelle: Plansammlung Staatsarchiv Solothurn

Übersichtsplan 1935

mit dem Schulhäuschen anwesend, das sie bereits in Kandersteg (Bau des Lötschbergtunnels) als solches benutzte. Neben der Italienerschule war im Tripoli-Schulhäuschen auch das Arbeitersekretariat der Opera di Assistenza untergebracht.

Tunnelbaustelle Grenchen: Unterkünfte für die Tunnelarbeiter

Der Grenchner Gemeinderat, beraten von Oberingenieur Ferdinand Rothpletz (Société Franco-Suisse de Construction), schätzte die Situation rund um die Arbeiterunterkünfte richtig ein und verstand es, die Entwicklung von Anfang an unter Kontrolle zu bringen. Auf eine Anfrage beim kantonalen Baudepartement erhält der Gemeinderat die Erlaubnis, eine Abweichung vom bestehenden Baureglement einzuführen, die der Gemeinde allein das Recht einräumt, Konzessionen für den Bau von Baracken für die Tunnel- und Bahnbauarbeiter zu erteilen. Die Gemeinde Grenchen war 1911/12 mit ihren etwas mehr als 7000 Einwohnern nicht in der Lage, Hunderten von Arbeitern Unterkunft anzubieten. Die Tunnelarbeiter sollten in einer eigens für sie gebauten Siedlung nahe der Baustelle wohnen. Die Gemeinde pachtete von zwei Landwirten das für die Arbeitersiedlung vorgesehene Gebiet mit der Bedingung, das Land nach der Abräumung der Baracken wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen. Der jährliche Pachtzins kostete die Gemeinde Fr.-.25 pro m². Das Siedlungsgebiet verlief beiderseits der heutigen Alpenstrasse, vom Tunneleingang bis zur Einmündung der Alpenstrasse in die Kastelsstrasse. Damals war das Gebiet noch unverbaut, die Aussicht auf die Aareebene, den Bucheggberg und die Alpen war beneidenswert.

Die Grenchner Behörden veranlassten die ortsübliche Erschliessung des Gebiets mit Strassen, Wasserversorgung mit den nötigen Hydranten, Kanalisation, Elektrizität, elektrische Strassenbeleuchtung. Der Kehricht der Siedlung soll wöchentlich abgeführt werden. Mit diesen Erschliessungsmassnahmen sorgte man vorausschauend für einen hohen Stand der sanitären Einrichtungen und der Hygiene in der Siedlung.

Der Anhang zum Baureglement der Einwohnergemeinde Grenchen

An seiner Sitzung vom 14. November 1911 hiess der Gemeinderat den „Anhang zum Baureglement der Einwohnergemeinde Grenchen“ gut. Mit dieser auch vom Regierungsrat und der Gemeindeversammlung vom 30. November 1911 genehmigten Verordnung verfügten die Behörden über ein wirkungsvolles Instrument für die Regelung der Wohnverhältnisse in der Arbeitersiedlung. Auf der Grundlage dieses Anhangs zum Baureglement vergab die Gemeinde das Land parzellenweise in Unterpacht an die Kantiniers und erteilte die Baubewilligungen für die Ba-

Quelle: Stadtarchiv

Blick auf den Werkplatz (im Bau) und auf das Tripoli

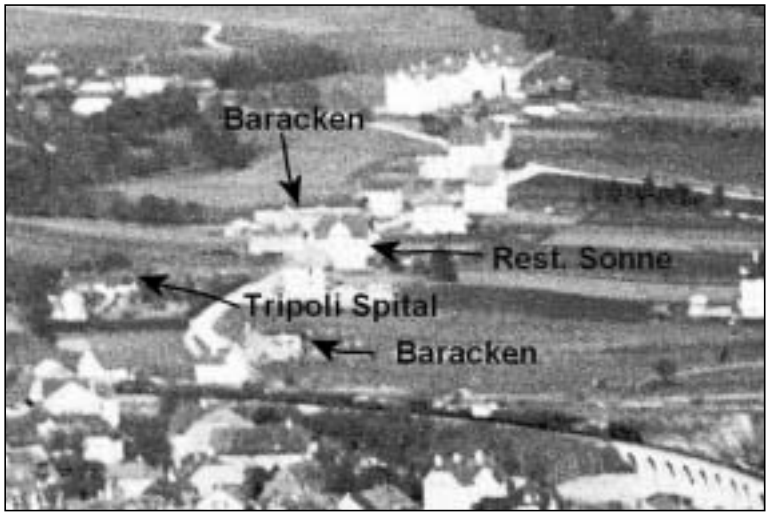
rackenbauten. Die Parzellen hatten eine Fläche von 450 m² bis 600 m². Die Gemeinde verlangte einen jährlichen Pachtzins von 60 Rp. pro m² + Fr. 200.- Depot (einmalig) für die Wiederinstandstellung des Grundstücks nach Ablauf des Pachtvertrages. Mit den Pachteinnahmen hatte die Gemeinde die Erschliessungskosten der Siedlung zu finanzieren.

Die Verordnung ist heute eine wichtige Informationsquelle über die Bauweise der Baracken. Viele Minimalvorschriften geben Auskunft über die Aufteilung und Beschaffenheit des bewohnbaren Raumes. Man erfährt, dass der Wirtschaftsraum in einer Kantinenbaracke mindestens 20 m² umfassen müsse bei einer minimalen Höhe von 3 m. Bei einem Flächeninhalt von 70 m² war die Höhe mit mindestens 3.50 m vorgeschrieben.

In den Schlafzimmern verlangte man für jede Person mindestens 7 m³ Luftraum. Logiszimmer mussten nach aussen führende Fenster aufweisen, deren Flügel wenigstens bis zu zwei Drittel geöffnet werden konnten. Die Anzahl der Bettstellen in einem Logiszimmer war an der Türe anzuschlagen. Innert 24 Stunden durfte eine Schlafstätte nur einmal benutzt werden.

Ferner bestanden Vorschriften über die Ausführung von Böden und Zwischenwänden sowie über die Breite der Gänge in den Schlafbaracken. Die Baracken selber waren in der Regel einstöckige Gebäude (Erdgeschoss, 1. Stock und Dachzimmer).

Auch beim Bau der Küchen waren klare Vorschiften einzuhalten. So findet man in der Verordnung folgende Vorgaben: Die Küchen sollen hell, gut lüftbar, geräumig und mit Stein- oder Zementböden ausgerüstet sein. Jede Küche war mit einem Schüttstein zu versehen, der einen Ablauf aus Guss- oder Steinzeugröhren von mindestens 60 mm Durchmesser aufweist



Quelle: Stadtarchiv Grenchen

Flugbild Grenchen; ungefähr 1925, stark vergrösserter Ausschnitt

und direkt in die Kanalisation oder in die Abortgruben führt.

Entsprechend strenge Massstäbe kamen bei den Toiletten zur Anwendung. Wasserspülungen für sämtliche Aborte und Pissoirs waren vorgeschrieben. Vorzusehen waren genügend Aborte und Wascheinrichtungen in den Massenquartieren, die Anzahl bestimmte der Gemeinderat. Die Aborte waren mit Steinböden auszurüsten. Abortgruben aus Stein

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Au Pauvre Diable, Tripoli. Laden und Kantine, im 1. Stock Mietunterkünfte

Das Barackendorf in Grenchen hiess Tripoli

Der Name Tripoli ist auf den italienisch-türkischen Krieg zurückzuführen. 1911 marschierten die Italiener in Tripolis ein und eroberten damit Tripolitanien (heute Libyen). Es gab gleichzeitig zwei Tripoli im Kanton Solothurn: in Grenchen (Grenchenbergtunnel) und in Trimbach b. Olten (Hauensteintunnel). Ob es die italienischen Gastarbeiter waren, die den Siedlungen diesen Namen gaben aus Freude über die neue Kolonie in Nordafrika oder ob die Schweizer den Siedlungen den Übernamen Tripoli verabreichten, ist heute nicht mehr auszumachen.

Zeitzeugen bestätigen die in den Jahren des Tunnelbaus stark zunehmende Fremdenfeindlichkeit. Es waren vor allem die Italiener, die in dieser Beziehung vieles ertragen mussten. Nicht selten schämten sie sich, im Tripoli die Jugend verbracht zu haben. Ein Stigma, das bei der älteren Generation der italienisch stämmigen Grenchnerinnen und Grenchnern bis heute nachwirkt.

Noch vor dreissig bis vierzig Jahren hörte man in Grenchen Redewendungen wie: „Dört im Tripeli obe ischs aube no luschtig gsy" oder „Jo, dä isch haut im Tripeli ufgwachse!" Aus diesen Redewendungen scheint noch immer und ganz deutlich eine gewisse soziale Klassierung der ehemaligen Barackensiedlung durch.

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Baracke und Kantine Gandolfo, Tripoli

oder Beton mit Ueberlauf in die Kanalisation waren für alle Baracken vorgeschrieben.
Die Baugeschichten der Tunnelbauten im frühen 20. Jahrhundert berichten immer wieder von Hygiene-Problemen im Umfeld der Arbeiterunterkünfte. So kam es 1901 auf der Simplonbaustelle im Wallis zu einer Typhus-Epidemie mit 110 Krankheitsfällen. Während des Baus des Simplontunnels starben auf der Walliser Baustelle insgesamt 10 Menschen an Typhus.

Dem geschickten Vorgehen der damaligen Grenchner Gemeindebehörden ist es zu verdanken, dass die Tunnelarbeiter und ihre Angehörigen von solchen Problemen weitgehend verschont blieben.

Im Mai 1912 führte eine Abordnung der Gesundheitskommission eine Inspektion der Wirtschafts- und Wohnbaracken in Grenchen durch. Es kam zu Beanstandungen, die hauptsächlich die Ordnung und Sauberkeit in einzelnen Baracken betrafen. Dennoch hatte diese Inspektion zur Folge, dass der Kehricht wöchentlich zweimal abgeführt wurde und nicht nur einmal wie es vorher der Fall war.

Worüber sich die Bauvorschriften ausschwiegen, war die Heizung der Baracken. In den Arbeiterwohnungen waren es sicher die holzgefeuerten Kochherde, die im Winter für etwas Wärme sorgten. Das Brandrisiko in den Baracken war hoch. Vielleicht erwartete man von den Zimmermietern, dass sie sich im Winter vermehrt in den geheizten Kantinen und Weinstuben aufhielten.

Wohnen im Barackendorf Tripoli

Im Tripoli entstanden nach und nach 67 Häuser, 11 aus Stein, 56 aus Holz. 27 Wirtschaften und 11 Verkaufsläden boten ihre Dienstleistungen und Waren an. Im Gegensatz zu den Barackenbauten gelangte für die Neubauten aus Stein das ordentliche Baureglement der Gemeinde Grenchen zur Anwendung. Nicht selten vergaben die Barackenbesitzer ihre Bauten gesamthaft an einen Kantinier oder Ladenbesitzer in Unterpacht. Andere Barackenbesitzer waren selber als Kantinier oder Ladenbesitzer tätig und vermieteten zusätzlich einige Zimmer oder Wohnungen.

Die Grenchner Behörden wie auch die Tunnelbaugesellschaft gingen davon aus, dass im Tripoli eine Umgebung entstehen würde, die es den Tunnelarbeitern ermöglichte, kostengünstige Unterkünfte zu mieten und ein reichhaltiges Verpflegungsangebot vorzufinden. Die zahlreichen Restaurants, Musik- und Tanzlokale sollten nach der harten Arbeit für Ablenkung und Unterhaltung sorgen.

Im Barackendorf wohnten zeitweise mehr als 1000 Personen.

Die Bewohnerzahl dürfte 600 nur selten unterschritten haben. Diese Zahlen werden erhärtet durch die Angaben im Schlussbericht der Baugesellschaft. Die mittlere Anzahl Arbeiter auf der Baustelle Grenchen belief sich auf 575, die maximale Anzahl betrug 908 Arbeiter. Etliche Italiener brachten ihre Familien mit in die Schweiz. Neben den Arbeitern sorgten Frauen und Kinder für ein buntes Leben im Tripoli. Der dörfliche Charakter der Siedlung ist nicht von der Hand zu weisen.

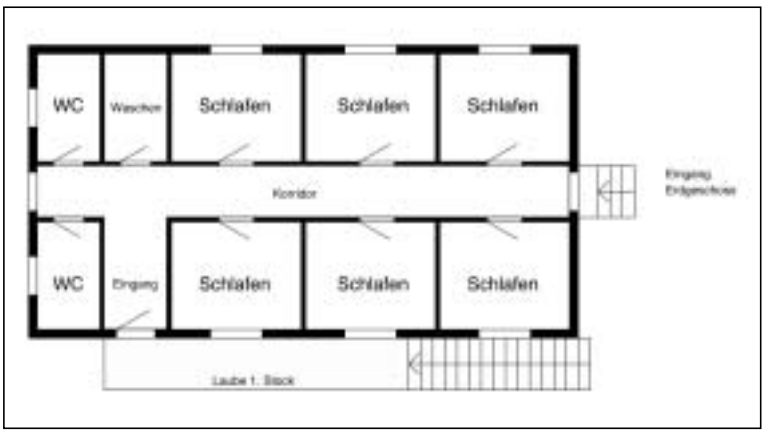


Illustration: mlzd

Grundriss-Versuch 1. Stock (Mietzimmer) einer Baracke

Ein empfindlicher Rückgang der Bewohnerzahl dürfte im August 1914 bei Kriegsausbruch stattgefunden haben. Viele Italiener verliessen die Schweiz. Sie leisteten Militärdienst für ihr Heimatland. Der bauliche Fortschritt des Tunnels und der Viadukte verlangsamte sich vorübergehend stark, dies auch wegen der Mobilmachung der schweizerischen Armee.

Leider kennt man die Baracken nur von aussen. Bis heute liess sich kein Barackenplan auffinden, der Auskünfte über die Raumaufteilung geben könnte. Bilder der Innenräume fehlen ebenfalls. Auch in Trimbach ist es bis jetzt nicht gelungen, Barackenpläne oder Innenaufnahmen der Baracken zu finden. Dennoch soll hier versucht werden, aufgrund der Schilderungen von Zeitzeugen, Aussenaufnahmen und der Bauvorschriften ein Bild der damaligen Wohnsituation zu vermitteln.

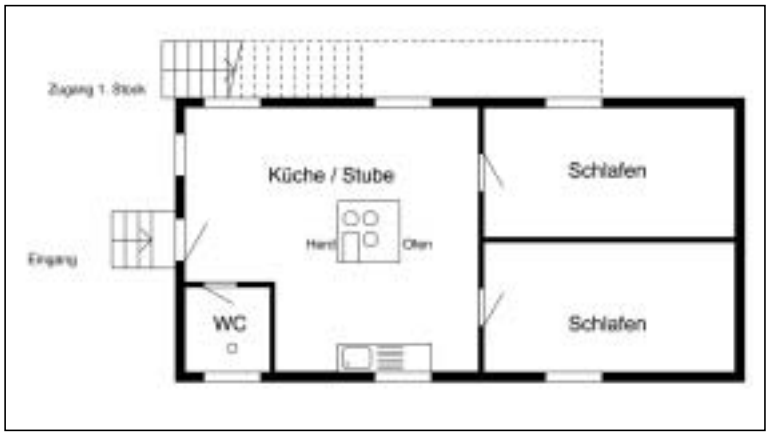


Illustration: mlzd

Grundriss-Versuch: Barackenwohnung im Erdgeschoss

Betrachtet man die Holzbauten der Siedlung, lassen sich grob zwei Barackentypen unterscheiden: Kleinere, annähernd quadratische Gebäude und lange rechteckige Bauten. Beide Typen weisen meistens auf der Langseite Treppenaufgänge in den 1. Stock auf. Es dürfte vermutlich so gewesen sein, dass man im Erdgeschoss ein Gewerbe betrieb und im 1. Stock einige Zimmer an die Arbeiter vermietete. Es gab auch reine Wohnbaracken, die wahrscheinlich an Arbeiterfamilien vermietet waren: Im Erdgeschoss und im 1. Stock je eine Wohnung oder im Erdgeschoss eine Wohnung und im 1. Stock zwei bis vier Mietzimmer. Auch die grossen Baracken wiesen vermutlich ähnliche Strukturen auf mit anzahlmässig grösserem Raumangebot. Es ist anzunehmen, dass die grossen Holzbauten im Erdgeschoss mehrheitlich gewerblich genutzt wurden.

Der Grundriss einer Barackenwohnung im Erdgeschoss könnte laut Schilderungen von Zeitzeu-

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Tripoli, Blick nach Westen

Sparsamkeit der Italiener. Ein beredtes Zeugnis von der Sparsamkeit der beim Grenchenberg-Tunnelunternehmen beschäftigten Italiener gibt der zweite Vierteljahresbericht. Die Totalsumme der von den Büros in Grenchen, Lengnau und Münster spedierten Gelder beträgt annähernd 135 500 Fr.

Grenchner Volksblatt 1914

gen wie auf nebenstehender Abbildung eingeteilt gewesen sein:

In kinderreichen Familien teilten mehrere Kinder ein Bett. Der eigentliche Wohnraum und Treffpunkt der Familie war die Küche. Der mit Holz gefeuerte Herd war gleichzeitig auch der Ofen für die ganze Wohnung. Die Hausfrauen wuschen die Familienwäsche meistens draussen vor der Baracke. Für den grösseren Waschtag besorgten sie sich leihweise ein Kochkessi.

Im Tripoli betrieben die meisten Familien nebenbei einen Kleinhandel mit verschiedenen Waren, so zum Beispiel mit italienischen Weinen und Käsesorten, Stockfisch und Wurstwaren. Kunden empfing man in der Küche, wo die Waren auf einem Tisch auslagen. Um irgendwelche Bewilligungen für diesen Kleinsthandel kümmerte sich niemand.

Das „Geschäft" mit dem Tripoli

Für die Pacht des Siedlungsgebiets und für dessen Erschliessung investierte die Gemeinde Grenchen Fr. 30.000.--. Bei der Schlussabrechnung nach dem Tunnelbau zeigte es sich, dass die Gemeinde mit der Barackensiedlung Tripoli einen Überschuss von Fr. 12.784.- erzielt hatte. Das Geschäft mit dem Tripoli war ein Erfolg in vielen Beziehungen:
- gute Finanz- und Bauplanung
- rechtzeitige Pacht des nötigen Landes und dessen Erschlies-

sung, womit im Vergleich zu anderen Bauarbeitersiedlungen viele Anforderungen der Hygiene von Anfang an erfüllt waren
- strenge und detaillierte Bauvorschriften hatten selbst in den provisorischen Barackenbauten einen gewissen Wohnkomfort zur Folge

Die Kehrseite der Erfolgsgeschichte:

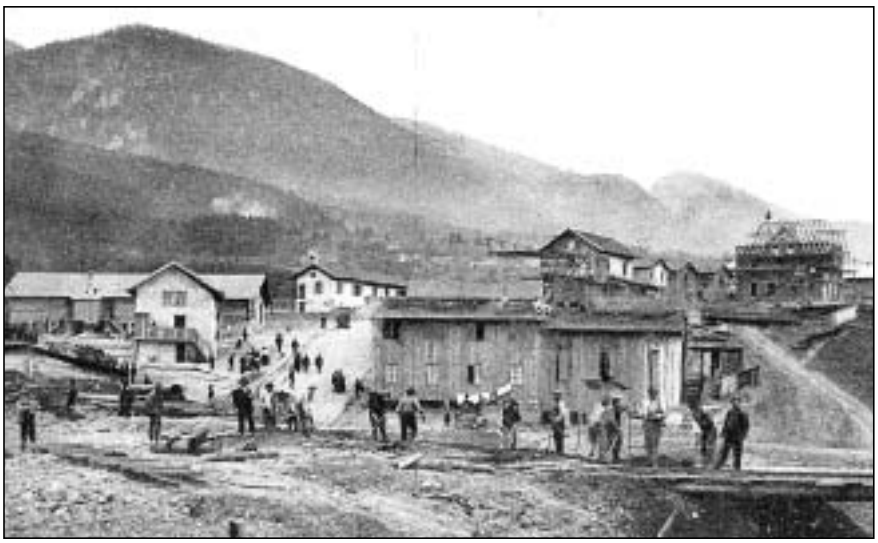
Entgegen all den positiven Voraussetzungen entwickelte sich die Lage im Tripoli negativ. Schon nach einem Jahr gerieten die allzu zahlreichen Kantinenbetriebe in finanzielle Schwierigkeiten. Die Attraktion Tripoli übte nach einigen Monaten nicht mehr die gleiche Anziehungskraft auf die einheimische Bevölkerung aus, wie das anfänglich der Fall war. Diese Einbusse wie auch die Sparsamkeit der italienischen Tunnelarbeiter veranlassten die Barackenbesitzer zur Erhöhung der Pacht- und Mietzinse. Die Geprellten in dieser Angelegenheit waren die Tunnelarbeiter und ihre Familien. Sie waren kaum mehr in der Lage, die Mieten für die Unterkünfte im Tripoli aufzubringen. Viele verliessen das Barackendorf und fanden im Dorf Grenchen eine Unterkunft. Schon im Juli 1914 gab es unbewohnte Baracken, zwei waren bereits abgerissen.

Möglicherweise war es ein Fehler, dass die Gemeinde einen Grossteil der Grundstücke an wenige kapitalkräftige Barackenbesitzer verpachtete, die das Land oder das bebaute Grundstück zu hohen Zinsen weiter vermieteten. Zudem bewilligte man im Tripoli zu viele Gaststätten, es waren deren siebenundzwanzig. Die konnten in der kleinen Siedlung kaum ihr Auskommen finden.
Die Kantiniers versuchten mit Eingaben an den Gemeinderat und an den Regierungsrat, die von der Gemeinde erhobenen Pachtzinsen zu halbieren. Das gelang nicht. Gemeinderat und Regierungsrat wiesen die Eingaben zurück. Die Streitigkeiten zogen sich lange hin. Schliesslich kam es noch zu einer Gerichtssache zwischen einigen Barackenbesitzern und der Gemeinde Grenchen. Diese Rechtshändel endeten erst 1915 mit einem Vergleich.

Wo sind sie geblieben?

Und die Bewohner des Tripoli, wo sind sie geblieben? Nach dem Tunnelbau in Grenchen, das war im Jahre 1915, zogen viele weiter auf andere Grossbaustellen in der Schweiz. Manche reisten heim nach Italien aus Sorge um ihre Familien – seit 1914 tobte der Erste Weltkrieg.

Nicht wenige sind in Grenchen geblieben, wohnten zum Teil weiter im Gebiet des Tripoli und fanden ihr Auskommen in der Uhrenindustrie, in lokalen Baufirmen oder gründeten gar eigene Geschäfte und Gewerbebetriebe.
Das Tripoli an der Alpenstrasse blieb noch lange ein mehrheitlich von italienischen Familien bewohntes Quartier und behielt laut Aussagen von Zeitzeugen seinen südländischen Charakter. Bis in die frühen Dreissiger Jahre sollen die letzten Baracken gestanden haben. Einige italienische Famlien bauten oder erwarben im Tripoli Steinhäuser und blieben dauernd im Quartier.



Baustelle beim Tunnelportal. Rechts hinten: Restaurant Sonne im Bau

Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Urs Bloch

Bevölkerungs-explosion und italienische Einigung

Wieso die Italiener zu Millionen ihr Land verliessen

Quelle: Elvira Casule/Richard Tschaggelar

Familie Sinelli

Dass Arbeitskräfte über die Schweizer Grenze wanderten, um eine Arbeitsstelle zu finden, war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nichts aussergewöhnliches. Bis 1888 war die Wanderungsbilanz sogar negativ, viele Schweizer verliessen ihr Land für immer. Erst danach änderte sich dies: Fortan wanderten jeweils mehr Ausländer in die Schweiz ein, als Schweizer das Land verliessen. Die Einwanderer kamen insbesondere aus Deutschland, Frankreich und Österreich-Ungarn, also aus den angrenzenden Ländern, man kann somit von einer regionalen Erscheinung sprechen. Meistens passten die Ausländer, was die Schichtzugehörigkeit anbelangt, zu den Schweizern, die Deutschen führten sogar eher zu einer Überschichtung – sie waren oft besser qualifiziert als die Schweizer.

Mit der Einwanderung der Italiener änderte sich einiges. Die südlichen Nachbarn blieben nicht nur im Tessin, sondern verteilten sich über die ganze Schweiz, und sie kamen meist aus den untersten sozialen Schichten der italienischen Bevölkerung, womit sie in der Schweiz zu einer sogenannten Unterschichtung führten.

In der Schweiz setzte ab 1885 ein markantes Wirtschaftswachstum ein, das – mit wenigen Abweichungen – bis zum Ersten Weltkrieg anhielt. Die Schweizer Wirtschaft, die stark exportorientiert war, erlebte einen eigentlichen Boom. Die qualitativ hochstehenden Produkte waren weltweit gefragt, doch mangelte es bald an Arbeitskräften, um im gewünschten Rahmen produzieren zu können. Da das Arbeitskräfte-Reservoir in der Schweiz bald ausgetrocknet war, schallte der Ruf nach mehr Arbeitskräften ins umliegende Ausland. Hochqualifizierte Arbeitskräfte kamen aus Frankreich und insbesondere aus Deutschland. Doch von der Hochkonjunktur wurde auch der Eisenbahnbau und der Bausektor erfasst. Hier fehlten die Arbeiter nicht zuletzt, weil die Schweizer nach besser qualifizierten Arbeitsstellen Ausschau hielten, da ihnen die Arbeit auf dem Bau zu beschwerlich und zu schmutzig war.

Nachdem bereits Italienerinnen in der Textilindustrie arbeiteten, wurden nun zusehends Männer angeworben, um sie im Bausektor einzusetzen. Zwar zahlten viele Bauunternehmer den Italienern tiefere Löhne als den Schweizern – für die Italiener selbst war diese Entlöhnung aber immer noch 30 bis 50 Prozent höher als in der Heimat.
Damit die Italiener überhaupt einreisen konnten, mussten weitere Grundvoraussetzungen gegeben sein: Der Bau des Gotthardtunnels (1876-1882) öffnete das Tor zum Norden, der Informationsfluss verbesserte sich und ermöglichte gezieltes Anwerben. Schliesslich erlaubte ein Frei-

zügigkeitsabkommen mit Italien aus dem Jahre 1868 die gegenseitige Niederlassungs- und Handelsfreiheit.
Die Voraussetzungen für eine zunehmende Immigration in die Schweiz waren also gegeben, man spricht in diesem Zusammenhang von den sogenannten Pull-Faktoren. Daneben müssen auch die Push-Faktoren stimmen. Gemeint sind die Gründe, welche die Arbeiter in ihrem Herkunftsland überhaupt dazu bringen, ihre Heimat zu verlassen.

In Italien brachte insbesondere die Bevölkerungsexplosion einiges ins Rollen: Zwischen 1870 und 1911 stieg die Bevölkerungszahl von 26,7 auf 34,7 Millionen. Hinzu kam die italienische Einigung und als deren Folge die Öffnung der Märkte. Schon bald wurde das Land durch billigeres Getreide aus Übersee überschwemmt, viele italienische Bauern hatten das Nachsehen. Sie waren zusätzlich belastet durch indirekte Steuern (Preiserhöhungen), mit denen die Einigung finanziert werden sollte. Schliesslich konnten die Bauern oft nicht die beruflichen Qualitäten vorweisen, die in der Industrie, welche nun in Norditalien Fuss fasste, gefragt waren. Hinzu kam eine innerstaatliche Migration, welche die Situation noch verschärfte. Italien hatte immer mehr arbeitslose, unqualifizierte Arbeitskräfte, die Schweiz suchte immer mehr solche Arbeiter – "Angebot und Nachfrage" gaben sich in idealer Weise die Hand.

Die Italiener verliessen in der Folge massenhaft ihr Land, ihre Arbeitskraft wurde zum wichtigsten Exportgut des Landes. Die Süditaliener reisten vor allem in Länder Nord- und Südamerikas, um sich dort dauerhaft niederzulassen, während die Norditaliener zuerst als Saisoniers in Mitteleuropa eine Arbeitsstelle suchten. Dass die Auswanderung für Italien zu einem Massenphänomen wurde, verdeutlichen die Zahlen: Zwischen 1876, dem Beginn der statistischen Erfassung, und dem Ersten Weltkrieg verliessen mehr als 14 Millionen Menschen das Mittelmeerland. Diese Zahl entspricht der Hälfte der Einwohnerzahl im Jahre 1881.

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Grenchen Nord; Blick von Norden

Rainer W. Walter

Die Schule im „Tripoli“

Schulschwänzen galt auch im „Tripoli“ nicht

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Schulhaus mit Vorplatz im Tripoli

Zur Infrastruktur im Tunnelbauer-Dorf „Tripoli“ gehörten auch das kleine, aber für die damalige Zeit gut eingerichtete Spital, eine Bad- und Waschanstalt und schliesslich ein kleines Schulhäuschen, das sogenannte „Châlet“. Sowohl der italienische Staat als auch der Kanton Solothurn besassen ein grosses Interesse, dass die Kinder der Tunnelarbeiter einen möglichst guten Schulunterricht erhielten.

Eine höchst anspruchsvolle Zielsetzung

Bei der Abklärung der Bedürfnisse für eine eigene Italienerschule legten die Schulkommission Grenchen und der Regierungsrat die Annahme zu Grunde, dass 1'500 bis 2'000 italienisch sprechende Arbeiter im „Tripoli“ wohnen würden. Davon leiteten sie ab, dass ab Sommer 1912 jeweils 150 bis 200 schulpflichtige Kinder zu unterrichten wären. Nachdem aber diese vorausgesagten Arbeiterzahlen kaum einmal erreicht wurden, dürfte auch die Zahl der schulpflichtigen Kinder geringer gewesen sein als angenommen.
Die Schulkommission Grenchen gelangte im Frühjahr 1912 an den Regierungsrat des Kantons Solothurn und beantragte diesem die Schaffung einer Spezialschule für ausschliesslich italienisch sprechende Kinder. Diese würden zu einem Teil, so glaubte die Schulkommission, nach Abschluss der Bauarbeiten wieder nach Italien reisen und ihre Schulpflicht in ihrem Heimatland abschliessen können. Mit der Gründung einer Italiener-Schule wollte man den Kindern der Tunnelarbeiter die Chancen auf eine lückenlose Schulbildung garantieren. Dann aber führte die Grenchner Schulkommission aus: „Es gilt als selbstverständlich, dass diejenigen Kinder von italienischen Bauarbeitern, welche unsere Sprache so weit beherrschen, dass sie dem ordentlichen Unterricht in unserer Volksschule folgen können, verhalten werden, unsere Schulen zu besuchen.“ Die Mitglieder der Schulkommission nahmen wohl – nicht zu Unrecht – an, dass gerade diese Kinder nach Abschluss der Tunnelarbeiten in Grenchen oder in der Umgebung bleiben würden. Deshalb wurden frühzeitig positive Voraussetzungen für eine optimale Integration dieser Kinder geschaffen.

Eine angesehene italienische Hilfsorganisation

In Italien gründete Geremia Bonomelli (1831 – 1914), Bischof von Cremona, 1900 die „Opera di Assistenza degli Italiani emigranti“, einer Hilfsorganisation zur Unterstützung der ausgewanderten Italiener in Europa. Diese Institution unterhielt Schulen und weitere soziale und kulturelle Einrichtungen, die den italienischen Arbeitern im Ausland zugute kamen.
In unserer Gegend vertrat Pfarrer Luigi Mietta aus Olten das Hilfs-

werk Bonomellis. In Olten leitete er eine Abendschule für die italienischen Arbeiter im Hauensteintunnel, welche deutsch lernen wollten. Der damalige Stadtammann von Olten, Dr. Hugo Dietschi, charakterisierte Pfarrer Mietta in einem Schreiben an den Grenchner Gemeindeammann als einen fürsorglichen, ernsten und friedlichen Geistlichen, der allgemein hohes Ansehen geniesse. Mietta sei in jeder Hinsicht geeignet, der in Grenchen diskutierten Italienerschule vorstehen zu können.

Vorbild Kandersteg

In Grenchen wurde im Tripoli das kleine Schulhaus aufgestellt, das bereits in Kandersteg beim Bau des Lötschbergtunnels gute Dienste geleistet hatte, wo die Schule ebenfalls vom italienischen Hilfsverein geführt wurde. Die Organisation Bonomellis beorderte zwei Schwestern nach Grenchen, die dem Orden der Salesianerinnen angehörten und im Lehrerinnenseminar von Cuneo (Piemont) ihr Lehrerinnenpatent erworben hatten. Schwestern der gleichen Kongregation waren im Spital im Tripoli tätig und betreuten das Kinderasyl, den Kindergarten. Neben dem Schulhäuschen im „Tripoli“, dem „Châlet“, wurde der Italienerschule auch das westliche Erdgeschoss des Schulhauses I (wo sich heute das Amt für Kultur befindet) zur Verfügung gestellt. Die Gemeinde Grenchen stellte Martha Keller aus Solothurn als Lehrerin an der Italienerschule an. Martha Keller besass das Solothurner Lehrerinnenpatent und war während vieler Jahre in Livorno (Italien) im Schuldienst tätig. Ihre Aufgabe war es unter anderem auch, dafür zu sorgen, dass in der Schule im „Tripoli“ zu Grenchen das solothurnische Schulgesetz beachtet und die vom Erziehungsdepartement erlassenen Bestimmungen eingehalten wurden. Nicht zuletzt musste Martha Keller dafür sorgen, dass die Absenzenkontrolle strikte geführt wurde. Grossen Wert legte die Regierung auf die Erteilung eines konfessionell neutralen Unterrichtes. Der Religionsunterricht musste, wie in den übrigen solothurnischen Schulen in besonderen gesetzlich vorgesehenen Religionsstunden erteilt werden.

Foto: Lukas Walter

Schulhaus I, Grenchen

Der Regierungsrat regelte in seinem Beschluss auch die finanziellen Angelegenheiten: Die Gemeinde Grenchen entlöhnte Martha Keller nach den kantona-

len Bestimmungen wie die eigenen Lehrkräfte und unterstützte die Schule mit 2000 Franken jährlich. Der Kanton Solothurn leistete zusätzlich jährlich je 400 Franken für jede der beiden italienischen Lehrschwestern. Er behandelte Martha Keller als solothurnische Lehrkraft und subventionierte deren Lohn (der wie damals üblich auch eine Wohnungsentschädigung, eine Altersgehaltentschädigung und selbst eine Bürgerholzgabe beinhaltete) nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen. Die italienische Schule im Tripoli wurde von Pfarrer Luigi Mietta als verantwortlicher Leiter geführt. Die weiteren Kosten für die Schule und die italienischen Lehrschwestern hatte der Hilfsverein zu tragen.

Integration war vorgesehen

Der Regierungsrat folgte dem Wunsch der Schulkommission Grenchen und verfügte, dass Kinder, die dem Unterricht in der öffentlichen Schule folgen konnten, die Gemeindeschule besuchen müssen. Aber auch die Kinder, welche die italienische Schule besuchten, mussten nach den Solothurnischen Lehrplänen unterrichtet werden und erhielten zusätzlichen Deutschunterricht. Zusätzlich verlangte die Regierung, dass bei der Unterrichtsgestaltung auf das Heimatland der Kinder gebührend Rücksicht zu nehmen sei. Als Lehrmittel mussten jene des Kantons Tessin verwendet werden oder, wo dies nicht gut möglich war, jene der öffentlichen Schulen des Königreichs Italien. In jedem Fall waren diese Lehrmittel rechtzeitig vor Schulbeginn dem Erziehungsdepartement des Kantons Solothurn vorzulegen.

Hausaufgaben für Grenchen

Die Bestimmungen und Erwägungen der Solothurner Regierung im Zusammenhang mit der Italienerschule in Grenchen wurden in vier Fortsetzungen im „Grenchner Volksblatt“ 1912 veröffentlicht. Die Solothurner Regierung legte offensichtlich grossen Wert auf eine grösstmögliche Transparenz.
Am Schluss des regierungsrätlichen Beschlusses erhielt die Gemeinde einen Auftrag. Sie musste untersuchen, wer von den Tunnelarbeitern dem Alter entsprechend fortbildungsschulpflichtig war. Gleichzeitig wurde die Gemeinde beauftragt, der Regierung Vorschläge zu unterbreiten, auf welche Weise diese jungen Menschen zu ihrem Fortbildungsunterricht kommen könnten. Den sogenannten Fortbildungsunterricht war für jene Jugendlichen gedacht, die keinen Gewerbeschulunterricht absolvieren mussten; also in erster Linie für junge Hilfsarbeiter, Haushalthilfen und Landarbeiter.
Die Solothurner Regierung handelte im Fall der Italienerschule in Grenchen klug und umsichtig. Ganz klar stellte sie ihren Anspruch auf die Schulhoheit fest und regelte auch, mit welchen Mitteln sie ihre Aufsichtspflicht wahrnehmen wollte. Neben der Schulkommission Grenchen, der grosse zusätzliche Arbeiten warteten, kam auch das solothurnische Schulinspektorat für Primarschulen zum Einsatz.

Geremia Bonomelli

Geremia Bonomelli, der Gründer der „Opera di Assistenza degli Italiani emigranti“ (Werk zur Unterstützung der ausgewanderten italienischen Arbeiter in Europa und der Levante) wurde am 12. September 1831 in Nigolino (Brescia) geboren. In seinem Geburtsort verstarb er am 3. August 1914. 1855 wurde Bonomelli zum Priester und 1871 zum Bischof von Cremona geweiht. Sein grosses Werk für die emigrierten italienischen Arbeiter gründete er 1900. Diese Institution unterhielt Schulen und weitere soziale und kulturelle Einrichtungen, die den italienischen Arbeitern im Ausland zugute kamen.
Bonomelli war ein für seine Zeit moderner und aufgeschlossener Geistlicher. Er setzte sich in Italien für die Trennung von Staat und Kirche sowie für eine grössere Weltoffenheit der Kurie ein. Seine 1889 anonym veröffentlichte Schrift „Roma, l’Italia e la realità delle cose“, in der er die Unmöglichkeit der Rückgewinnung der weltlichen Macht durch den Vatikan belegte, wurde vom Papst noch im gleichen Jahr auf den Index der verbotenen Publikationen gesetzt. Als aktiver Kirchenpolitiker verfasste er zahlreiche weitere Werke zu aktuellen Angelegenheiten der Kirche (u. a.: Il giovane studente 1872; Seguiamo la Ragione 1894 – 1900; Questioni religiossi, morali, sociali del giorne 1992ff.)

Rainer W. Walter

Grenchens erstes Spital befand sich im Tripoli

Dr. Girard

Die Geburt des «Spitäli»

1912 wurde mit dem Bau des Grenchenbergtunnels begonnen. Im Tripoli, der Wohnsiedlung der am Tunnelbau beteiligten italienischen Spezialarbeiter und ihrer Familien, liess die Bauleitung ein kleines, aber offenbar gut eingerichtetes Spital erbauen.

Im Schlussbericht an das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement aus dem Jahre 1917 finden wir folgende Ausführungen: „In Grenchen wurde mangels eines öffentlichen Spitals von der Unternehmung ein solches Gebäude in Riegelbau erstellt. Dasselbe enthielt nach Fertigstellung 35 Betten und ein Röntgenkabinett. Ein ständiger Wärter und drei Krankenschwestern führten die Aufsicht."

Professor Dr. C. Andrea schrieb in seiner Publikation „Münster-Lengnau-Bahn" unter anderem: „Die Société Franco-Suisse stellte hier für den Sanitätsdienst einen eigenen Arzt, Dr. Hagnauer, an. In besonders schweren Fällen wurden gelegentlich auch die Ärzte von Grenchen beigezogen." Sämtliche Patienten aus dem Umkreis der Tunnelbauer und ihrer Angehörigen wurden hier im kleinen Spital an der Alpenstrasse behandelt. Eine Ausnahme gab es jedoch für jene Kranken, die eine Spezialbehandlung nötig hatten. Diese wurden von den Grenchner Ärzten versorgt.

Am 1. Oktober 1915 wurde der Fahrbetrieb auf der Strecke Lengnau – Grenchen – Moutier aufgenommen. Doch die Geschichte des kleinen Spitals im Tripoli war damit noch längst nicht zu Ende.

Die Gemeinde zeigt grosses Interesse

Im September 1915 beschäftigte sich der Gemeinderat nicht zum ersten Mal mit der Frage, ob im „Spitäli" ein Absonderungshaus oder eine Notfallstube eingerichtet werden sollte. Solche Absonderungshäuser wurden in allen grösseren Gemeinden der Schweiz eingerichtet. Damit wollte man erreichen, dass epidemisch Erkrankte (Pocken, Grippen etc.) die (noch) Gesunden nicht anstecken konnten. Für Grenchen

Tripoli Spital, ca. 1915

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Dr. Lévy

Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Tripoli Spital, Behandlungszimmer

war es eigentlich eine Notwendigkeit, ein Absonderungshaus einzurichten und auch das Gesetz schrieb dies vor.

Die Grenchner Ärzte zeigten sich vom Kauf des Tripoli-Spitals durch die Gemeinde nicht besonders begeistert. Vor allem der Zustand der Kanalisation machte ihnen Sorgen und sie meinten, „dass das Kaufs-Objekt noch viel Geld verschlingen würde, bis dasselbe den modernen und hygienischen Anforderungen entsprechen würde.“ Der Landbesitzer Josef Luterbacher war bereit, das Land, auf dem das Spital „provisorisch“ erstellt worden war, für 15 Rappen pro Quadratfuss (oder 1,65 Franken pro Quadratmeter) zu verkaufen. Diese Offerte schien dem Rat zu hoch zu sein und schliesslich entschied man, auf den Kauf

Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Tripoli Spital, Krankenzimmer

Dr. Bagnauer

gänzlich verzichten zu wollen. Die Gesundheitskommission erhielt den Auftrag, anderswo ein Absonderungshaus zu erbauen. Rund 30'000 Franken sollte dieses gemäss einer sechs Jahre zuvor errechneten Offerte kosten. An diese Investitionen würden Kanton und Bund rund 6'000 Franken leisten, teilte Josef Hof, der Aktuar der Grenchner Gesundheitskommission mit. Die Gesundheitskommission erhielt den Auftrag, eine aktualisierte Vorlage für den Bau eines Absonderungshauses auszuarbeiten. Für die Finanzierung des geplanten Vorhabens solle der Spitalfonds herbeigezogen werden.

Quelle: Baudirektion Grenchen

Tripoli Spital 1980 vor dem Abbruch

Was geschah dann?

Offenbar war das Geschäft „Tripoli-Spital“ für den Gemeinderat abgeschrieben. Innerhalb der nächsten drei Monate musste aber einiges geschehen sein, denn am 18. Dezember 1915 reichte der Besitzer des Grundstückes, der bereits bekannte Landwirt Josef Luterbacher, bei der Bauverwaltung die Pläne für die Erweiterung des Hauses um einen nordwestlich gelegenen Operationssaal ein. Was beabsichtigte Luterbacher mit diesem Erweiterungsbau? Die Baupläne wurden vom Grenchner Architekten Otto Stalder ausgefertigt. Dieser Operationssaal wurde dann auch tatsächlich erbaut, bestätigte kürzlich Hans Schwarz, dessen Eltern ums Jahre 1940 ins alte Spitäli gezogen waren.

Quelle: Baudirektion Grenchen

Tripoli Spital 1980 vor dem Abbruch

Ein Spital für alle Fälle

Am 21. Dezember 1917, trat in Grenchen ein Pockenfall auf. Damit trat die Geschichte des „Tripoli-Spitals“ in eine neue Phase ein. Dazu Werner Strub im ‚Heimatbuch Grenchen’: „Die Kranke musste isoliert und sieben Wochen im Absonderungshaus in Grenchen untergebracht werden, wo sie unter der Obhut einer Rotkreuzschwester stand.“ Die Gemeinde richtete das Spitäli im Tripoli als Notspital und Absonderungshaus ein. 1917 lebten zwei Familien im Gebäude, die während der Quarantäne der Pockenkranken interniert und durch die Gemeinde verpflegt

Quelle: Baudirektion Grenchen

Tripoli Spital 1980 vor dem Abbruch

wurden. Bereits am 6. Februar 1918 konnte die Erkrankte als geheilt aus dem Spitäli entlassen werden.

Offenbar wurde das kleine Spital 1923 erneut als Absonderungshaus gebraucht. Während einer vier Monate lang dauernde Pockenepidemie wurden hier 35 Patienten gepflegt. Strub schreibt: „Glücklicherweise waren trotz einiger schweren Fälle keine Todesfälle zu verzeichnen."

Die Grippe sucht Grenchen heim

Wir müssen ins Jahr 1918 zurück gehen: Auch in Grenchen litt die Bevölkerung unter der Grippe. Die Statistik zeigte, dass täglich 30 bis 50 Neuerkrankungen auftraten. Dazu schreibt der Chronist Werner Strub: „Die private Behandlung genügte nicht mehr, die Heranziehung von Pflegepersonal war fast unmöglich, ein Krankenhaus stand nicht zur Verfügung; die Spitäler in unsern grösseren Nachbarorten waren überfüllt."

In unserer Gemeinden wurden zwei Grippenwellen beobachtet. Im Verlauf der ersten Welle wurde im Schulhaus 2 ein Notspital errichtet. „Die Beschaffung von Spitalmaterial blieb grösstenteils auf die freiwillige Hilfeleistung angewiesen. In der Turnhalle wurde eine Desinfektionsanlage installiert." – Während der zweiten, stärkeren Epidemiewelle konnten die Erkrankten im Tripolispital untergebracht werden. Das alte „Spitäli" bestand noch bis 1982. Hans Schwarz erinnert sich, dass jedes Jahr einmal der Besitzer des Gebäudes, Robert Luterbacher, den Mietzins persönlich eingezogen habe. Anlässlich der Volkszählung 1960 besuchte der Autor das „alte Spitäli". Damals lebten drei oder vier Familien im alten und im Innern reichlich verwinkelten Haus.

Auf eigenen Füssen stehen

In Grenchen starben im Verlaufe der Epidemie 90 Personen, und man rechnet, dass zwischen 60 und 70 Prozent der Bevölkerung erkrankt war. Diese Ereignisse hinterliessen in der Bevölkerung einen tiefen Eindruck. Behörden und Bevölkerung Grenchens hatten festgestellt, dass im Notfall kein Ausweichen auf die Nachbarspitäler möglich ist. Und, eine ähnliche Epidemie konnte jederzeit wieder ausbrechen. Der Gedanke, für die Gemeinde ein eigenes Spital zu schaffen und so im Notfall unabhängig zu sein, prägte sich der Gemeinschaft ein.

Alfred Fasnacht

Tripoli und Tunnelbau

Eine Attraktion in Grenchen

Quelle: Sammlung Hans Kohler, Grenchen

Beim Boccia-Spiel im Tripoli

Das Dorf der Tunnelarbeiter, das Tripoli, war eine Attraktion erster Güte für Grenchen. Die Grenchner und unzählige Besucher aus der näheren und ferneren Umgebung trafen sich an Wochenenden im Tripoli. Unterhaltung und Kurzweil waren angesagt. Und wie! Die 27 Restaurants, Weinstuben, Musik- und Tanzlokale des Dorfes boten eine bunte Palette südlicher Unterhaltung. Das Barackendorf und seine Bewohner zogen die Schweizer Besucher in Scharen an. Das italienische Ambiente und das bunte Leben der Südländer kannte man bislang nur aus Reisebeschreibungen.

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Sonntägliches Zusammentreffen

Sicher fiel den Besuchern als Erstes das vokalreiche Stimmengewirr im Tripoli auf. Bei gutem Wetter sassen die Italiener draussen vor ihren Barackenwohnungen, unterhielten sich lautstark und gebärdenreich mit den Nachbarn. Manche Besucher hörten wohl etwas genauer auf die melodiöse Sprache, deren Wohlklang auch dann überwiegt, wenn einfache Leute sie sprechen.

Die braunen und temperamentvollen Südländer standen im Kontrast zu den oft bleichen, bedächtigen Fabrikarbeitern aus Grenchen. Das zeigte sich nicht nur auf der Ebene der Sprachen. Vielleicht waren es gerade diese Unterschiede, die man beim Besuch des Tripoli feststellen und erleben wollte.

Achtung! Achtung!

Grosser Kinematograph

im Tripolis (hinter Bassau No. 21)

Grosses deutsches Programm. Prächtige Bilder.

Spielzeit: Samstag abends 8 Uhr, Sonntag nachmittags 3 Uhr und abends 8 Uhr.

Preise der Plätze: 70 Cts., 50 Cts. und 20 Cts.

Höflichst empfiehlt sich Kinoma Tripolis.

Quelle: Grenchner Volksblatt 1912

Der Tonfilm wurde in der zweiten Hälfte der Zwanziger Jahre entwickelt, mit brauchbaren Ergebnissen erst 1929.

In manchen Kantinen des Barackendorfs klimperte ein elektrisches Klavier. In den grösseren Lokalen spielten Musikkapellen zum Tanz auf. Viele lauschten den italienischen Sängern. Sie gaben mit Inbrunst ihre heimatlichen Lieder zum Besten, begleitet von der Gitarre oder vom Akkordeon. Ein Glas Vino Rosso steigerte den musikalischen Genuss. Welche Sorte darf es sein? Barbera, Valpolicella, Chianti?

Auf dem Spaziergang durchs Tripoli bestaunten die Besucher die einfache Lebensart der Italiener, warfen hie und da einen verschämten Blick durch ein offenes Barackenfenster. Ja, und da war dieses seltsame Spiel mit den Kugeln. Boccia nannten es die Italiener. Es war eine Freude, am Rande der Spielfläche zu stehen, das Spiel zu beobachten, den Rufen und lauten Kommentaren der Spieler zuzuhören. Zahlreiche Besucher kauften in Zadra's Laden Spezialitäten ein: Salami, Teigwaren, Weine. Dabei konnten sie die italienischen Hausfrauen beim Einkaufen beobachten. Laut und kritisch ging es zu und her, denn die Preise waren selbstverständlich alle viel zu hoch. Die eingekauften Sachen legten die Italienerinnen in ihre Schürzen und machten sich beladen auf den Heimweg; Einkaufstaschen brauchten sie keine. Sprachlos waren die Tripolibesucher, als sie eine junge Mutter bemerkten, die auf der Barackentreppe sitzend ihr Jüngstes stillte. So etwas hatten sie noch nie gesehen - und erst noch in aller Öffentlichkeit!

Grenchener Volksblatt

Grenchen-Münster-Bahn.

Heute Montag abends 7 Uhr

Großer Fackelzug

zu Ehren des

Baues der Grenchen-Münsterbahn.

Sammlung auf der Hauptstraße.

Papierfahnen, Lampions, Kerzchen, Flöten sind zu haben in der Papeterie A. NIEDERHÄUSER.

Quelle: Stadtarchiv Grenchen

Ein Kinematograph öffnete im Tripoli seine Pforten. Italienische und deutsche Stummfilme flimmerten über die Leinwand in der Baracke. Der Besitzer wollte mit deutschen Programmen und mit Inseraten im Grenchner Volksblatt auch die Grenchner ins Tripolikino locken, was ihm offenbar nicht besonders gut gelang. In Grenchen gab es bereits ein komfortables Kino mit einem vielfältigen Programmangebot. Es war das Kino Sirius beim Restaurant Rosengarten.
Selbst der ehrwürdige Grenchner Musikverein HELVETIA gab 1912 einige Konzerte im Tripoli und zwar in der Grande Cantine. Auch die Musikgesellschaft Lengnau trat in der Grande Cantine im Tripoli auf.

In einem der ersten Grenchen-Führer ist das Italienerdorf Tripolis beschrieben. Der Autor P. O. Zoller erzählt uns im Jahre 1913 mit poesievollen Worten:

„Tripolis bei Grenchen, wer hat nicht schon davon gehört! Die-

Mittwoch, den 28. Oktober 1914 — Erscheint wöchentlich 6 mal. — Nummer 252

Grenchener Tagblatt

Offizielles Publikationsorgan für Grenchen und benachbarte Gemeinden

24. Jahrgang des Grenchener Volksblatt

Druck und Verlag: A. Niederhäuser, Grenchen. — Telephon 44.

Durchbruch des Grenchen-Münster-Tunnels:

Dienstag, 27. Oktober 1914, nachmittags 4 Uhr 30.

sem Eldorado so vieler Söhne des Südens, die sich dort mit Kind und Kegel niedergelassen haben! Die Häuslein sind da so schön hingestellt, als ob sie ein Kind aus einer Spielschachtel genommen und so platziert hätte.

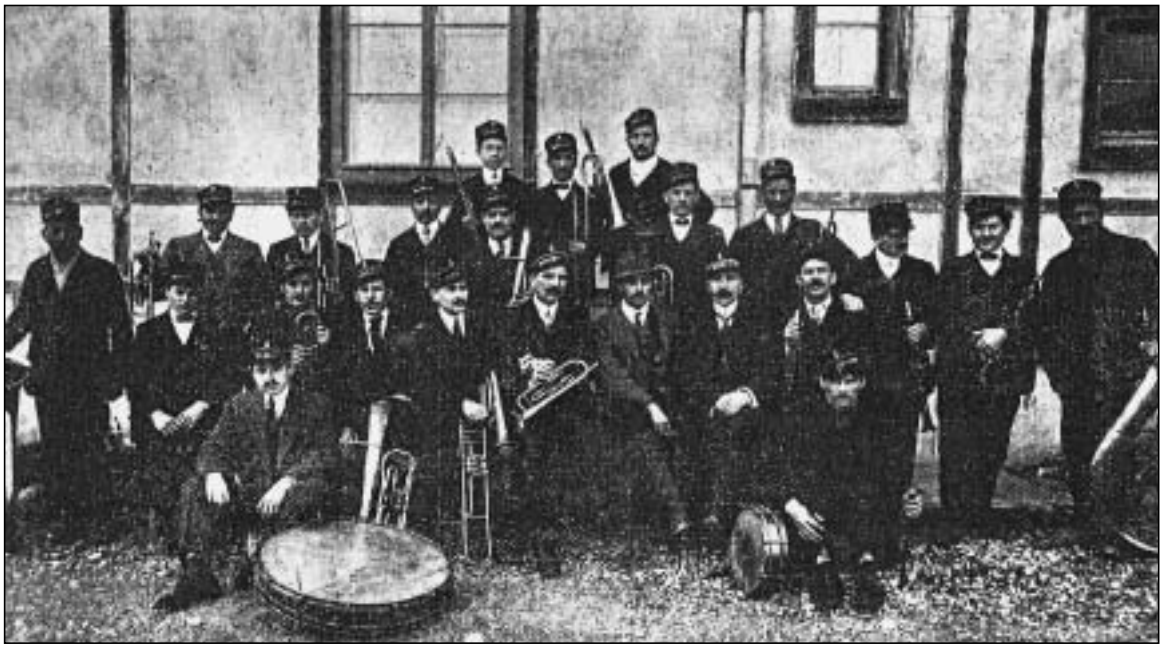
Die Leser wissen, dass die meisten Tripolitaner am Tunnelbau beschäftigt sind. Der Bauplatz ist eingesäumt und wir hören das Brausen und Schnaufen der Maschinen und Lokomobile, das Hämmern und Klopfen, sowie hie und da die Kommandorufe der Vorarbeiter.

Was uns bei einem Gange durch Tripolis auffällt, ist die grosse Zahl der Pinten. Das kommt daher, weil die Barackenvermieter schnell reich werden wollten. Daran haben sich jedoch viele getäuscht, denn die grosse Zahl der Italiener sind sehr genügsam und gedenkt am Zahltage zuerst seiner Lieben im Süden."

Doch schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1912 lässt das Interesse am Tripoli allmählich nach. Die Besucherzahl nimmt laufend ab. Die Kantinier geraten in finanzielle Schwierigkeiten. Der Reiz des Neuen ist verflogen. Am 4. Juli 1914, etwa vier Monate vor dem Tunneldurchstich und einen Monat vor dem Kriegsausbruch, liest man im Grenchner Tagblatt: „ ... und heute ist die Zahl derer, die noch das Tripolis bewundern wollen, äusserst gering. Von den Italienern die hier wohnten, sind

Grande Cantine
(Tripolis)
Konzert
gegeben vom
Musikverein Helvetia
Sonntag den 2. Juni, nachmittags 3 bis 6 Uhr.
Zu diesem Besuche ladet höfl. ein
Musikverein Helvetia.
A. Malavasi.

Quelle: Grenchner Volksblatt 1912



Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Betriebs-Musikkapelle der Baugesellschaft

immer mehr nach dem Dorfe Grenchen gezogen und haben sich hier niedergelassen. Die Einwohnerzahl der einst so besuchten Stadt wurde eine geringere; die Hütten stehen jetzt schon zum Teil leer."

Neben dem Dorf Tripoli waren auch die Tunnelbaustelle und die Baustellen der Viadukte stets einen Ausflug wert. Die Ende 1912 in Betrieb genommene und rund zwei Kilometer lange Luftseilbahn vom Lengnauer Steinbruch nach Grenchen war eine Sehenswürdigkeit. Das lautlose Gleiten der Stahlwannen an den Drahtseilen faszinierte die Leute und sie bewunderten diese Errungenschaft der modernen Technik. Die Seilbahn beförderte die Steinprodukte vom Steinbruch auf den Umschlagplatz am Standort des heutigen Bahnhofs Nord.
In den Inseraten des Restaurants Schönegg wurde die Aussicht auf den Tunnelbau besonders angepriesen.

Restaurant z. Schönegg, Grenchen

Schöner Ausflugsort, ob dem Dorfe gelegen.
Aussicht auf den Tunnelbau, sowie auch auf die Voralpen und das Hochgebirge. — Terrasse und Anlagen.
10 Minuten vom Bahnhofe.
Saal für 200 Personen. — Gute Weine. Kalte u. warme Speisen
Höflichst empfiehlt sich **Familie Affolter.**

Quelle: P.O. Zoller, 1913

Kurze vier Jahre dauerte das Spektakel des Tunnelbaus in Grenchen. Dennoch haben sich diese Jahre nachhaltig in den Erinnerungen der Bevölkerung niedergeschlagen. Viele kennen noch heute die Erzählungen der Eltern oder Grosseltern über das Tripoli und die ereignisreiche Zeit des Tunnelbaus, der das Ortsbild Grenchens so kraftvoll mitgestaltete.

Urs Bloch

Polenta nach der harten Tunnelarbeit

Der karge Alltag der Tunnelarbeiter

Max Frisch prägte das Zitat von den Arbeitern, die man gerufen hatte und den Menschen, die gekommen waren. Schon Jahrzehnte zuvor hätte man dieses Zitat in Bezug auf die ersten italienischen Einwanderer in der Schweiz anwenden können. Auch sie wurden in erster Linie als Arbeitskräfte in die Schweiz geholt, schon bald ergaben sich jedoch kleinere und grössere Reibungsflächen im täglichen Umgang zwischen Italienern und Schweizern, die zeigten, dass hier auch Menschen ankamen.

Die Italiener lebten einerseits in grossen Zentren wie Basel, Zürich und Genf, wo sie mithalfen, die stark wachsenden Städte zu bauen. Zugleich waren sie an den entstehenden Tunnelbauten und Eisenbahnlinien entlang in Barackensiedlungen untergebracht. Ihr Alltag war zur Hauptsache von harter, körperlicher Arbeit ausgefüllt. Daneben galt es, vorab die Grundbedürfnisse wie Essen und Schlafen zu stillen.

Um möglichst viel Geld auf die hohe Kante legen zu können, lebten die meisten Italiener ein äusserst karges Leben. Die Ernährung beschränkte sich auf eine Handvoll nahrhafter Speisen, weshalb sie die Schweizer auch als "Polentaschlucker" oder "Maccaronifresser" beschimpften. Kam hinzu, dass vorab in den Städten umtriebige Immobilienbesitzer hinter der Unterbringung der Italiener ein gutes Geschäft witterten und überdurchschnittlich hohe Mieten verlangten. Das hatte zur Folge, dass sich nicht selten etliche italienische Immigranten eine kleine Wohnung, ja sogar das gleiche Bett, teilten. "Italienisch schlafen" hiess: Das Bett war immer besetzt, weil zwei Schichtarbeiter jeweils abwechslungsweise darin schliefen.

Bei den Baustellen der grossen Eisenbahntunnels entstanden eigentliche Barackensiedlungen. Es waren dies, wie auch das Beispiel Grenchen zeigt, meist eigentliche kleine Dörfer, die nahezu autonom funktionierten. Hier gab es alles: Unterkünfte, Wirtshäuser, Spezereiläden, Poststellen, Salzauswägestellen, Kinos, Coiffeure, Schuhmacher usw. Auch heute noch (Bsp. Neat) liegen die Barackensiedlungen unmittelbar bei den Tunnelportalen, was kurze Arbeitswege – ein Vorteil nicht zuletzt wegen des Schichtbetriebs – möglich macht.

Viele italienische Tunnelarbeiter absolvierten über all die Jahre ihres Aufenthaltes eigentliche Reisen durch die Schweiz. Sie arbeiteten nacheinander im Simplontunnel, im Lötschbergtunnel und dann im Unteren Hauensteintunnel oder im Grenchenbergtunnel. Nicht nur sie zogen weiter, ihnen taten es auch die italienischen Betreiber von Wirtshäusern und Geschäften sowie etliche Barackenbesitzer gleich.

Quelle: Sammlung Hans Kohler, Grenchen

Tripoli

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Besuch im Tunnel: Vertreter der Bauleitung und der Bauherrschaft

Jahrzehnte sind seit dem Bestehen dieser Barackendörfer vergangen, die Gefahr, solche Siedlungen heute in einem positiv überhöhten Bild wiederzugeben, ist nicht klein. Tatsache ist jedoch, dass der Alltag der Tunnelarbeiter kein Zuckerlecken war. Zur harten Arbeit im Tunnel bei grosser Luftfeuchtigkeit, Staub und hohen Temperaturen kam das karge Leben in den Baracken. Diese waren meist überfüllt, schlecht belüftet und sanitarisch ungenügend ausgerüstet. Es brauchte oft den Druck der Behörden, damit die Barackenbesitzer oder die Standortgemeinden dafür sorgten, dass die Tunnelarbeiter nicht buchstäblich im Dreck versanken.

Hinzu kam das Aufeinandertreffen von Italienern und ansässigen Schweizern, das nicht selten angespannt war. Zur fremden Sprache gesellte sich ein Schichtproblem. Die Italiener waren meist aus ländlichen Gegenden und lebten bereits in ihrer Heimat ein einfaches Leben. So waren sie beispielsweise gewohnt, ihr Essen auch von Feldern und Bäumen zu holen. Das gefiel den Schweizer Bauern nicht, die sich vor Diebstahl fürchteten. Die Italiener standen zudem im Ruf, Konflikte mit Messern zu lösen, was in der ansässigen Bevölkerung Unsicherheiten auslöste und zugleich die Bereitschaft verstärkte, bei Konflikten ebenfalls zur Waffe zu greifen. In Zürich und Bern kam es zu eigentlichen Menschenjagden auf Italiener, wobei sich in der Limmatstadt etliche Italiener während Tagen in den umliegenden Wäldern versteckten oder gar die Flucht in die Heimat antraten.

Die Italiener wurden zwar zu einem unverzichtbaren Bestandteil des immer schneller drehenden Konjunkturmotors, man war jedoch in der Schweiz nicht gewillt, sich auch auf zwischenmenschlicher Ebene mit ihnen einzulassen. Viele Schweizer Anwohner besuchten zwar die Barackendörfer, sie taten dies aber so, wie wenn sie in den Zoo gingen. Bei auftretenden Problemen war jeweils rasch die Begründung zur Hand, dass die Italiener einen derart anderen kulturellen Hintergrund hätten als die Schweizer, weshalb sie sich hier nie würden integrieren können. Heute wissen wir, dass dies nicht stimmt.

Alfred Fasnacht

Vincenco kommt ins Tripoli

Ein sizilianisches Schicksal

Quelle: Monografia Mutuo Soccorso, 1914

Schicht bereit zum Einfahren

Vincenzo Pittino war sein Name. Vincenzo erblickte am 14. Mai 1891 in Novara di Sicilia das Licht der Welt. In seiner Heimat war es für die jungen Leute nahezu unmöglich, Arbeit zu finden. Seine Eltern litten schwer unter der Armut. Ihre Mietwohnung lag am Dorfrand in einem kleinen Anbau an das Wohnhaus des Hausbesitzers. Die Wohnung war eng und dunkel. Sie bestand aus zwei Räumen und einer kleinen Küche. Der Vater war meistens arbeitslos, fand hie und da ein paar Tage Arbeit bei Bauern oder bei einem Grossgrundbesitzer. Der Vater machte sich immer wieder schwere Vorwürfe, weil er kaum in der Lage war, den Hunger seiner Kinder zu stillen und die Familie menschenwürdig zu versorgen. Vincenzo hatte drei Brüder und eine Schwester, alle jünger als er.

Vincenzo konnte das Darben der Familie nicht mehr länger ertragen. Er entschloss sich im Frühjahr 1909, zusammen mit seinen zwei Freunden aus dem Dorf, Mario und Roberto, in der Schweiz Arbeit zu suchen. Dort, so hörte man in Sizilien, gäbe es grosse Eisenbahn- und Tunnelbaustellen, die noch viele Arbeitskräfte aufnehmen könnten. Der Abschied war schmerzvoll. Vincenzo wusste, dass er seine Eltern und seine Geschwister lange Jahre nicht mehr sehen würde, vielleicht nie mehr. Vater steckte Vincenzo unbemerkt ein paar kleine Münzen in die Tasche für eine erste Wegzehrung. Vincenzo hatte diese Münzen nie ausgegeben und sie sein Leben lang aufbewahrt als Andenken an seinen Vater und an den Abschied von zu Hause.

Die drei Freunde aus dem sizilianischen Bergland machten sich auf den Weg in die Schweiz, zu Fuss. Viele Wochen dauerte die Wanderung. Hunger, Schlafmangel und Müdigkeit begleiteten sie auf dem langen Weg. Unterwegs kam es vor, dass Fuhrleute sie einluden, ein Stück des Weges mitzufahren. Dafür liessen sie sich nicht zweimal auffordern. Stets waren sie auf das Mitgefühl und die Gastfreundschaft der italienischen Bevölkerung, vor allem der Bauern angewiesen, die ihnen manchmal Unterkunft und etwas Essbares anboten. Viele Nächte verbrachten sie im Freien. Der Gedanke, ihren Lieben zu Hause bald ein etwas besseres Leben zu ermöglichen, trieb sie an in Richtung Norden.

Endlich erreichten sie Brig. Dort suchten sie sofort das Büro der Baugesellschaft der Lötschbergbahn auf. Die Baugesellschaft stellte alle drei umgehend ein und vermittelte ihnen eine erste Unterkunft. Schon am nächsten Tag hatten sie sich auf dem Installationsplatz zu melden und konnten die Arbeit aufnehmen.

Vincenzo arbeitete bis im November 1911 am Lötschberg.

Zuletzt noch in Goppenstein, wo er mit Arbeiten ausserhalb des Tunnels betraut war. Er hörte vom Projekt des Grenchenbergtunnels und entschloss sich, dort erneut sein Glück zu versuchen. Vielleicht fand er sogar eine Stelle als Tunnelarbeiter. Die waren besser bezahlt als die Arbeiter ausserhalb des Tunnels. Für Hilfsarbeiter ausserhalb des Tunnels zahlten die Unternehmen etwa 45 Rappen in der Stunde, im Tunnel waren es etwa 55 Rp. Mineure verdienten 75 bis 80 Rappen in der Stunde.

Löhne

Gelernte Arbeiter und Handwerker verdienten in diesen Jahren in der Schweiz allgemein zwischen 50 und 70 Rappen in der Stunde, Hilfsarbeiter 45 bis 50 Rappen.

Tunnelbau Grenchen

Man kannte nur die Sechstage-Woche, arbeitete also 48 Stunden jede Woche im Tunnel. Ferien gab es damals noch nicht. Die Bauarbeiter auf den Viaduktbaustellen arbeiteten sogar noch länger, 10 Stunden täglich, bis 60 Stunden in der Woche. Ausserhalb des Tunnels gab es keinen Schichtbetrieb.

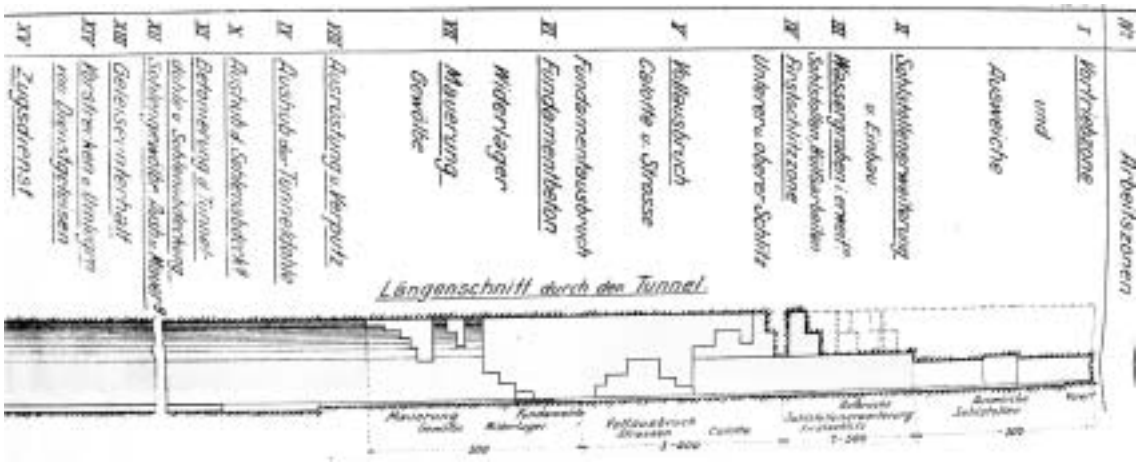
So kam Vincenzo nach Grenchen, wo er in der Tat als Tunnelarbeiter eine Stelle fand. Er mietete ein Zimmer im Tripoli, der Barackensiedlung der Tunnelarbeiter in Grenchen. Seit Mitte Dezember 1911 arbeitete Vincenzo in Grenchen.

Quelle: Stadtarchiv

Grenchenbergtunnel: Stützkonstruktionen im Vollausbruch

Mitte Juni 1913: Vincenzo arbeitete seit anderthalb Jahren im Grenchenbergtunnel. Während diesen Monaten hatte er sich zum Mineur hochgearbeitet. Seit er in der Schweiz arbeitete, schickte er nach jedem Zahltag einen grösseren Betrag nach Hause. Seinen Eltern und Geschwistern ging es in jeder Beziehung besser. Ihre regelmässige und gute Versorgung verdankten sie der Unterstützung, die ihnen Vincenzo monatlich zukommen liess.

Der Tunnelbau in Grenchen stockte ab Februar 1913. Gewaltige Wassereinbrüche im Tunnel verzögerten die Vortriebsarbeit. Vincenzo arbeitete in der Vollausbruchszone des Tunnels und konnte in der Zeit der Wassereinbrüche meistens arbeiten. Die Arbeit im Grenchenberg war täglich in drei achtstündige Schichten



Vortrieb und Ausbruch

Abbildung oben: Arbeitszonen beim Tunnelbau. Beispiel Hauenstein Basistunnel. Aus: Wiesmann (1917)

Die Skizze zeigt Vortrieb, Ausbruch und Installation beim Bau des Hauenstein-Basistunnels in den Jahren 1912-1916. Der Arbeitsbetrieb im Grenchenberg war sehr ähnlich eingerichtet.

Rechts in der ersten Arbeitszone ist der eigentliche Vortrieb des Sohlstollens dargestellt. Dahinter folgt in den Arbeitszonen II-IV der erweiterte Ausbruch des Sohlstollens und die Ausbrüche der Firstschlitze als Ausgangspunkte für den Vollausbruch. In der Arbeitszone V erfolgt der Vollausbruch des Tunnels. In dieser Zone werden am meisten Arbeitskräfte eingesetzt. In den Zonen VI-VII wird der Tunnel ausgemauert, Fundamente und Widerlager werden erstellt. In den weiteren Zonen erfolgt der Feinausbau und schliesslich der Einbau der bahntechnischen Anlagen.

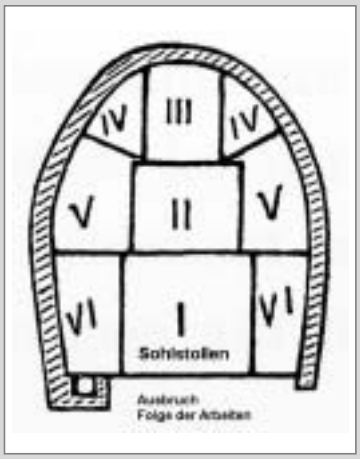
Ein Querschnitt des Grenchenbergtunnels zeigt die Arbeitsschritte des Ausbruchs bei normalen geologischen Verhältnissen.

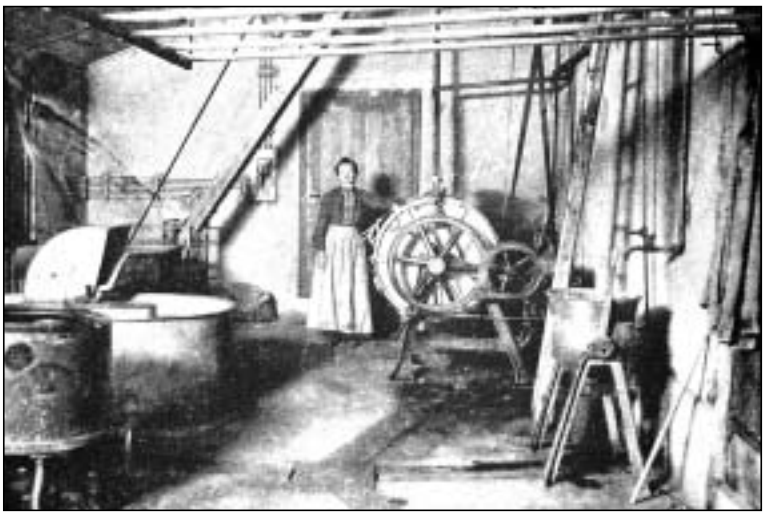
Abbildung unten rechts: Ausbruch im Grenchenbergtunnel. Aus: Schlussbericht über den Bau der normalspurigen Hauptlinie Münster-Lengnau (1917)

Der Vortrieb des Sohlstollens erfolgte unter Einhaltung einer Querschnittfläche von 7 m2. Diese Grösse war vertraglich festgehalten. Ausgehend vom Sohlstollen wurden nach oben die Firstschlitze ausgebrochen (Schritte II und III). Schliesslich folgte der Vollausbruch beiderseits mit den Arbeitsschritten IV, V und VI.

Für die mechanischen Bohrung zum Vortrieb des Sohlstollens kamen Meyersche Druckluft-Stossbohrmaschinen zum Einsatz. Diese Maschinen setzte man bereits mit Erfolg beim Bau des Lötschbergtunnels ein.

Für einen Kubikmeter Tunnelausbruch waren 1,52 Arbeiter-Tagschichten und 1,02 kg Sprengstoff nötig, für einen Meter Tunnel 62,07 Arbeiter-Tagschichten und 41.9 kg Sprengstoff.

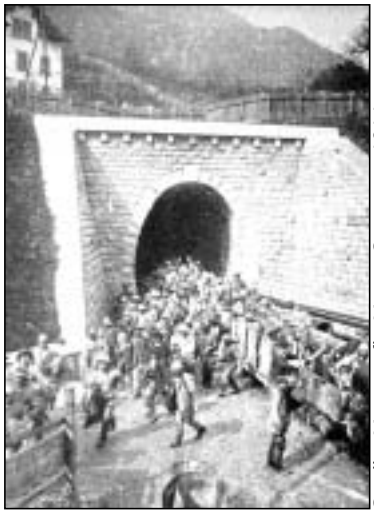




Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Betriebswäscherei der Société Franco-Suisse de Construction

aufgeteilt: 6 Uhr – 14 Uhr, 14 Uhr – 22 Uhr, 22 Uhr – 6 Uhr. Vincenzo arbeitete zur Zeit in der beliebten Frühschicht, also von 6.00 Uhr morgens bis nachmittags um 14.00 Uhr. Vincenzo musste früh aus den Federn. Schon etwa um 5.30 Uhr hatte er sich auf dem Installationsplatz vor dem Tunnelportal einzufinden. Hinein in die gelben wasserdichten Arbeitskleider, Hut auf! Die Karbidlampen für die Beleuchtung des Arbeitsplatzes durften nicht vergessen werden. Mit dem bereitstehenden Arbeiterzug ging es in den Tunnel zu den Arbeitsplätzen, wo die Arbeitskameraden der Nachtschicht pünktlich abzulösen waren. Die Ablösung hatte so zu erfolgen, dass es möglichst zu keinem Arbeitsunterbuch kam. Die Vorarbeiter (Capo) orientierten sich kurz über den gegenwärtigen Stand und Verlauf der Arbeit.



Quelle: Monografia Mutuo Soccorso, 1914

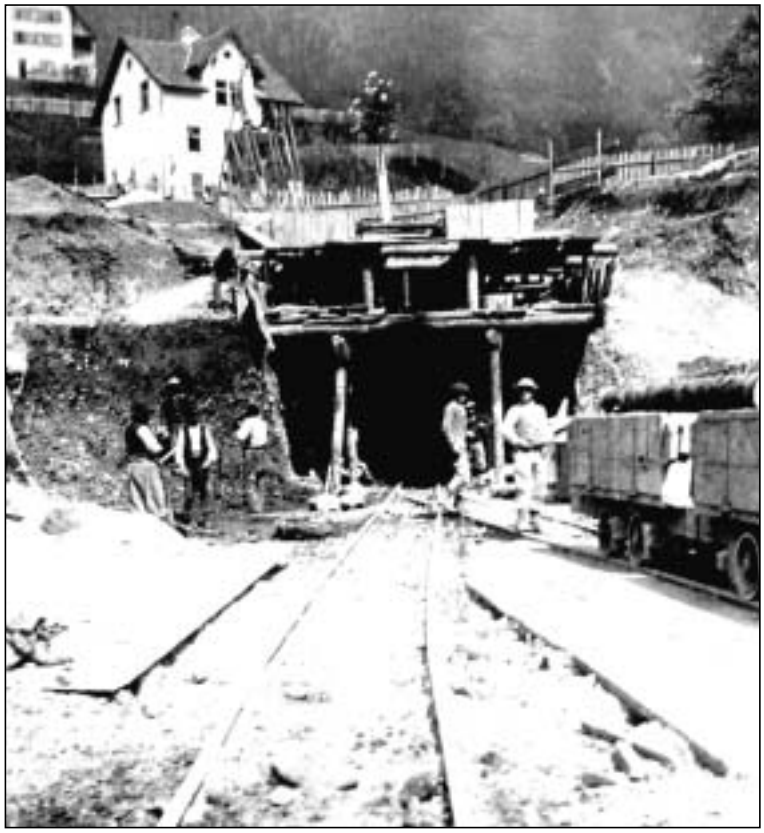
Ausfahrt der Schicht

Die Bohrmaschinen ratterten ohrenbetäubend. Die Schutterer sammelten den Ausbruch und verluden den Schutt in die bereitstehenden Materialwagons der Tunnelbahn. Vincenzo arbeitete mit einem Pressluftbohrer und bereitete Bohrlöcher für die nächste Sprengung vor. Der Bohrer übertrug die harten Vibrationen fast unvermindert auf Vincenzos Körper – mehrere Stunden täglich. Einige Arbeitskollegen, hauptsächlich die Schutterer, verrichteten ihre Arbeit im knietiefen, kalten Wasser stehend. Die Bohrlöcher waren bereit, die Sprengladung konnte eingefüllt werden. Bereit zur Sprengung! Ein Hornsignal mahnte die Arbeiter, sich zurückzuziehen und in Deckung zu begeben. An den fürchterlichen Knall und an die Druckwelle hatten sich inzwischen alle gewöhnt. Selbst die dichte Wolke aus Staub und giftigem Sprengstoffdampf erschütterte niemand mehr. Erneut gab es wieder einige Tonnen Ausbruchmaterial zu entsorgen. So ging das pausenlos während der ganzen Schicht im schummerigen Licht der Karbidlampen. Vincenzo fand dennoch ab und zu einen Augenblick, um schnell ein Stück seiner Zwischenverpflegung, meistens Brot und Speck oder Salami, in den Mund zu stossen. Die Vorarbeiter liessen diese winzigen Unterbrüche zu. So blieben schliesslich die Leute bei Kräften.

Die Arbeit ging weiter. Staub und Feuchtigkeit setzten Augen und Atmung zu. Viele Arbeiter huste-

Quelle: Monografia Mutuo Soccorso, 1914

Erinnerungsmedaille für die verunglückten Tunnelarbeiter



Quelle: Stadtarchiv

Tunnelportal am Anfang der Arbeiten, ca. 1912

ten während der Arbeit. Für manche von ihnen war es allein der Gedanke an die Lieben zu Hause in Italien, der ihnen Beharrlichkeit und Ausdauer verlieh, diese Schwerarbeit täglich durchzustehen.

Ciao, da seid ihr endlich - die Arbeiter der nächsten Schicht trafen ein und lösten Vincenzo und seine Kollegen ab. Ein schneller Gruss, ein Glückwunsch, schon eilten sie zum Arbeiterzug, der sie hinaus zum Tunnelportal brachte. Feierabend! Alle waren froh, die nassen, verschmutzten Arbeitskleider loszuwerden und zum Trocknen aufzuhängen. Die warme Dusche, die Staub und Schmutz von ihren Körpern wusch, war nach jeder Schicht eine Wohltat. Vincenzo zog seine Alltagskleider an und marschierte, die frische Luft tief einatmend, das Tripoli hinauf zur Wohnbaracke. In der Kantine im Erdgeschoss nahm er eine kräftige Mahlzeit zu sich, meistens Polenta oder Teigwaren an einer kräftigen Sauce, und unterhielt sich scherzend mit Nachbarn und dem Gastwirt. Vincenzo genoss seine freien Stunden. Am liebsten erholte er sich beim Boccia-Spiel. Dabei konnte er seine Sorgen und sein Heimweh vergessen.

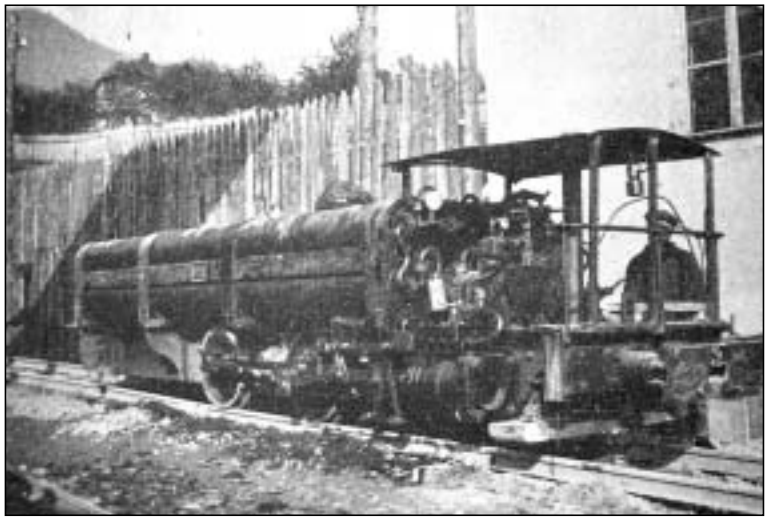
Vincenzo lernte im Tripoli die Tochter eines älteren sizilianischen Bauarbeiters kennen, der auf den Viaduktbaustellen arbeitete. Schon bald plante man die Hochzeit. Bei Kriegsausbruch 1914 blieb Vincenzo in Grenchen. Freiwillig wollte er sich nicht zum Kriegsdienst melden. So mieteten Lucia und Vincenzo im Tripoli eine kleine Barackenwohnung. Noch vor der Fertigstellung des Tunnels lag das erste von drei Kindern, Mario, in der Wiege. Lucia und Vincenzo blieben in Grenchen und wohnten auch nach dem Tunnelbau im Tripoli. Ganz heimisch fühlten sie sich nie, doch sie fanden ein gutes Auskommen. Ihre Familien in Sizilien konnten sie weiter unterstützen. Die Kinder gingen in Grenchen in die Schule und erlernten die deutsche Sprache. Nicht selten wurden sie von den Schulkameraden verspottet als Italiener und Tripolikinder.

Vincenzo fand nach dem Tunnelbau Arbeit in einem Grenchner Baugeschäft. Nach einigen Jahren musste er diese Stelle aufgeben. Er hatte Atembeschwerden – die Mineurkrankheit meldete sich. Er fand eine Stelle in einer Uhrenfabrik. Wenigstens gab es da keine körperliche Schwerarbeit. Seine Lungenbeschwerden nahmen von Jahr zu Jahr zu. Im Alter von 43 Jahren musste Vincenzo seine Lieben für immer verlassen. Auf dem Sterbebett reichte Vincenzo seinem älteren Sohn Mario ein paar kleine Münzen in die Hand, alte italienische Münzen.

Alfred Fasnacht

Seilbahn und Steinbruch

Der Steinbruch der Münster-Lengnau-Bahn und die Luftseilbahn

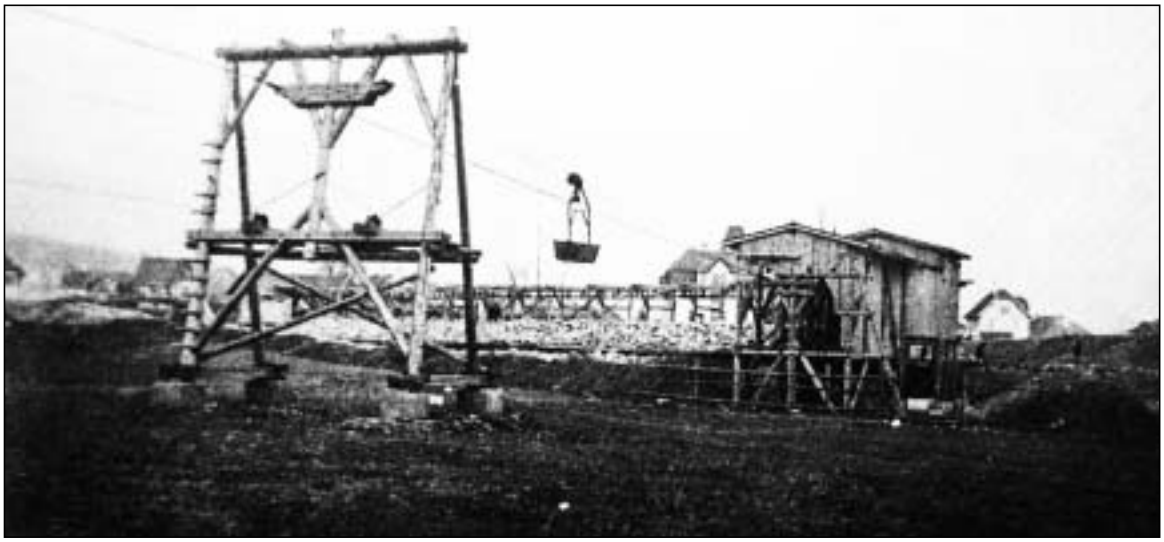


Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Pressluftlokomotive

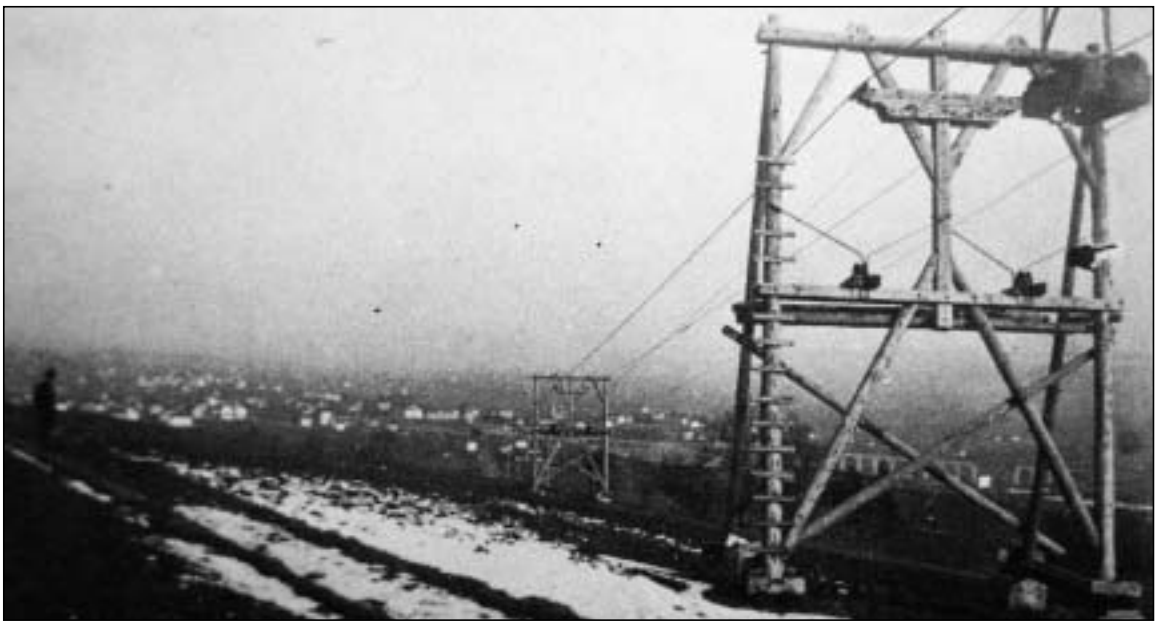
Die Société Franco-Suisse de Construction war schon bald nach dem Beginn der Arbeiten am Grenchenberg-Tunnel auf der Suche nach einem ergiebigen Steinbruch. Die geplanten Viaduktbauten in Grenchen sowie die Ausmauerung des Tunnels verlangten einen guten Kalkstein. Bedarf: 70.000 m3 bis 80.000 m3 Stein.

Zuerst trat die Baugesellschaft mit der Bürgergemeinde Grenchen in Verhandlungen. Offenbar fand man auf dem Boden der Bürgergemeinde ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Vorkommen von Kalkstein. Die Verhandlungen liefen erfolgreich ab und die Bürgergemeinde lud zu



Quelle: Lengnau wie es früher war, 1989

Endstation der Luftseilbahn: Umschlagplatz in Grenchen beim später gebauten Bahnhof Nord



Quelle: Lengnau wie es früher war, 1989

Masten der Luftseilbahn vom Steinbruch Leisern Lengnau zum Umschlagplatz in Grenchen

Quelle: Stadtarchiv

Materiallager für Tunnelbau

einer ausserordentlichen Bürgergemeindeversammlung ein, die über das Geschäft befinden musste. Diese Versammlung lehnte am 30. November 1911 das Steinbruchprojekt endgültig ab. Die Verhandlungen waren umgehend einzustellen.

Die Société Franco-Suisse de Construction musste sich weiter nach einem Steinbruch in der Umgebung von Grenchen umsehen. Schliesslich fand man in Lengnau eine Steingrube, wo in genügender Menge ein guter Kimmerigde-Kalkstein auf den Abbau wartete. Mit der Besitzerin, der Bürgergemeinde Legnau, erzielte man rasch eine vertragliche Einigung.

Der Abbau begann im Jahre 1912. Zuerst brachten Pferdewagen die Steine nach Grenchen. Von Be-

ginn an war jedoch der Bau einer Luftseilbahn vorgesehen. Sie führte vom Steinbruch im Lengnauwald zuerst durch eine Waldschneise und anschliessend über Land zum Umschlagplatz am Standort des erst 1915 gebauten Bahnhofs Grenchen-Nord.

Die Bauten der Luftseilbahn waren selbstverständlich auf die begrenzte Betriebsdauer ausgerichtet und zum grossen Teil aus Holz gefertigt. Selbst die Masten waren aus Rundhölzern konstruiert und hielten der Belastung ohne Probleme stand. Diese Luftseilbahn war Ende 1912 betriebsbereit und transportierte die Steine in Stahlwannen lautlos und schnell über die Strecke von gut zwei Kilometern.

Eine dampfgetriebene Werkbahn brachte die Steine vom Umschlagplatz auf die Viaduktbaustellen oder zum Tunneleingang. Den Weitertransport in den Tunnel besorgten Pressluft-Lokomotiven.

Der Grenchenbergtunnel ist in der ganzen Länge ausgemauert mit Jurakalksteinen und einem kleinen Anteil von Kunststeinen. Der Tunnel ist ungefähr in der halben Länge mit Lengnauer Steinen ausgemauert. Die Steine für die Ausmauerung der nördlichen Tunnelhälfte stammen von Steinbrüchen in Moutier und aus der Gegend von Delsberg.

Während des Betriebs, er dauerte etwas mehr als zweieinhalb Jahre, entwickelte sich die Luftseilbahn zum Publikumsmagnet. Neben dem Tripoli und den grossen Baustellen der Münster-Lengnau-Bahn hatte Grenchen eine weitere Attraktion zu bieten.

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Steinbruch für die Ausmauerung des Tunnels und für die Viaduktbauten

Quelle: Lengnau wie es früher war, 1989

Luftseilbahn in Waldschneise beim Steinbruch

Rainer W. Walter

13 BLS-Kilometer im Jura

So kam es zum Bau der Moutier-Lengnau-Bahn

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Grenchen Nord

Die Idee zum Bau der 13 km langen Münster-Lengnau-Bahn wurde am Ende des letzten Jahrhunderts zu einer hochpolitischen Frage. Bern wollte mit ihr seine Eisenbahnpolitik konsequent fortsetzen und den Jura ans Kantonsgebiet binden. Wie es heute noch üblich ist, wurden mehrere Varianten eines Jura-Durchstichs diskutiert, und die 1908 in Betrieb genommene Solothurn-Münster-Bahn schien der MLB den Rang abzulaufen. Doch bereits 1898 wies alt Oberingenieur R. Moser auf die grossen Vorteile einer Bahnverbindung zwischen Moutier und Grenchen hin. Vor allem wurde erwähnt, dass die Grenchenberg-Lösung keine Spitzkehre der Bahn in Moutier zur Folge hätte, und dass von Grenchen aus sowohl Biel als auch Solothurn gleichermassen optimal erschlossen werden könnten.

Gestützt auf dieses Gutachten ergriffen die Grenchner, allen voran Theodor Schild die Initiative und reichten das Gesuch zur Erteilung einer Konzession ein. Während Leo Wullimann eine Streckenführung vorschlug, die ungefähr der heutigen entsprach, wollte Lehrer Josef Probst die Eisenbahn östlich der Gemeinde in einem Bogen zum Südbahnhof führen. Unterstützung fanden die Grenchner in Biel, wo Stadtpräsident E. Stauffer und Notar F. Kunz, der spätere bernische Ständerat, das Projekt der Grenchner förderten. Zeigte der Kanton Bern vorerst wenig Begeisterung für den Bau der MLB, so änderte sich die Haltung 1902 nachdem die Berner Stimmbürger beschlossen, den Bau der BLS zu unterstützen. Am 6. November 1903 erteilte der Bund die Konzession zum Bau der MLB. 1907, mit dem Bau der Lötschberglinie war im Oktober 1906 begonnen worden und damit gewann auch die Frage der Zufahrten zur BLS an Aktualität, erwarb der Kanton Bern die Konzession von Biel und Grenchen. Gleichzeitig wurde auf eine Verlängerung Grenchen-Büren-Lyss nach Bern verzichtet. 1909 wurde mit Frankreich ein Staatsvertrag abgeschlossen, in welchem der Bau der Zufahrtslinien zum Simplontunnel geregelt wurde. Die Schweizerdelegation versuchte im Verlauf der Verhandlungen den Bau der MLB zu hintertreiben, weil sie eine Konkurrenzierung des Gotthardtunnels befürchtete. Jetzt waren es die Franzosen, die sich für den Grenchenbergtunnel wehrten. Sie liessen unmissverständlich durchblicken, dass sie, würde dieser Juradurchstich nicht ausgeführt, kein Interesse hätten, die Zufahrtslinie Frasne-Vallorbe zu erstellen und keinem Abkommen über Zufahrtslinien zum Simplontunnel beitreten könnten.

Mit seiner festen Haltung war es recht eigentlich Frankreich, das als Patin der MLB zur Seite stand. Die Franzosen gingen noch weiter, indem die französische Ostbahn insgesamt zehn Millionen an die auf 25 Millionen Franken geschätzten Kosten beitrug. Das Bankhaus J. Loste in Paris legte

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Grenchen Nord und Uhrenfabrik Vogt

ein Obligationsdarlehen auf und erreichte, dass unter dem Namen „Société Franco-Suisse de constructions ligne Moutier-Lengnau" eine Gesellschaft mit französischem Kapital das Eisenbahn-Bauwerk ausführte.

Nachdem das Detailprojekt und die besondern Bestimmungen ausgearbeitet waren, genehmigte der Bundesrat am 28. Februar 1911 den Bau der MLB. Gleichzeitig äusserte er den Wunsch, es sei die Tunnelstrecke doppelspurig zu erstellen. Allein es fehlten die sieben bis acht Millionen Franken, welche hiezu notwendig gewesen wären. Man darf annehmen, dass heute, wäre der bundesrätliche Wunsch in Erfüllung gegangen, einige Probleme gelöst wären.

Unter anderem musste sich die Gesellschaft verpflichten, das gesamte Bauwerk innerhalb einer Rekordzeit von 46 Monaten zu realisieren und den Eisenbahnbetrieb spätestens zwei Jahre nach Eröffnung der BLS aufzunehmen. Der Termin der Inbetriebnahme wurde auf den 6. September 1915 festgesetzt. Tatsächlich verkehrten die ersten Züge am 1. Oktober. Diese Leistung ist umso bewundernswürdiger, als dass der Vortrieb auf der Nordseite wegen Streiks und Wassereinbruch während 81 Tagen und auf der Südseite während 211 Tagen vollständig eingestellt war.

Anschluss mit TGV?

Der Bundesrat will die Schweiz besser ins Hochgeschwindigkeitsschienennetz von Europa einbinden. Zu den Plänen gehört der Anschluss von Delémont über Delle ans Netz des TGV. Es besteht nun die Absichten, den TGV nach Biel weiter zu führen. Damit würde der Bahnhof Grenchen Nord einen direkten Anschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz von Europa erhalten. Da der Tunnel Grenchen-Moutier sowie die Viadukte einspurig sind, drängt sich ein Halt zum Kreuzen in Grenchen auf. Die Arbeit der italienischen Tunnelarbeiter führt also in naher Zukunft zu einer direkten Fahrt nach Paris!

Rainer W. Walter

Und plötzlich bebte die Erde

Als die Dorfbachquellen versiegten

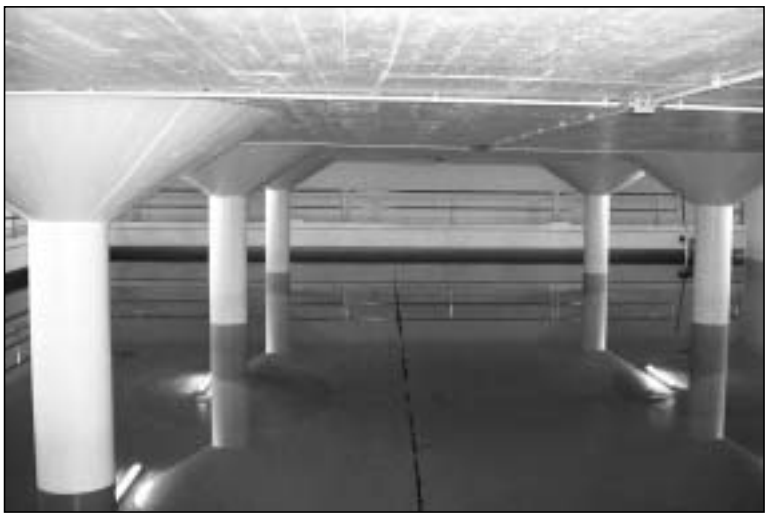


Foto: Parzival Meister, pgm medien, Grenchen

Unter anderem das Reservoir Kastels fängt das Wasser der Tunnelquellen auf

In der zweiten Hälfte des Monats Januar 1913 wurde beim Bau des Grenchenbergtunnels die Dorfbachquelle angebohrt. Das Wasser stürzte mit 3000 bis 5000 Minutenliter wuchtig in den Tunnel. Aus dieser Quelle stammte der grösste Teil des Trinkwassers der Gemeinde Grenchen. Am 15. Januar 1913 lieferten die Dorfbach- und Limmersmattquelle zusammen 120 Sekundenliter; am 1. März waren es nur noch 8,5 Sekundenliter und am 4. März schliesslich war die Dorfbachquelle vollständig versiegt. Die Bauherrschaft der Lengnau-Münster-Bahn war dank verschiedener Gutachten auf mögliche Wassereinbrüche vorbereitet. Doch wurden die schlimmsten Erwartungen von der Wirklichkeit bedeutend übertroffen. Oberingenieur Custer berechnete später, dass von Januar 1913 bis im Juni des gleichen Jahres 6 Millionen Tonnen Wasser aus dem Bergesinnern geflossen waren. Diese Menge entspricht einem Gewicht von 6 Millionen Tonnen! Bedingt durch den gewaltigen Gewichtsverlust des Grenchenbergs entstanden neue geologische Gegebenheiten. Nicht weniger als drei Erdbeben wurden im Verlaufe des Jahres 1913 in Grenchen verspürt. Diese Erschütterungen waren derart stark, dass am Hang spielende Kinder umgeworfen wurden und Gegenstände in den Wohnungen zu Boden fielen.

Was zehn Jahre zuvor geschah

Am 29. April 1903 genehmigte die Gemeindeversammlung einen Vertrag mit der Bürgergemeinde. In diesem konnte der Kauf des Wassers der Dorfbach- und der Limmersmattquelle durch die Einwohnergemeinde Grenchen geregelt werden. Damit wurde die Voraussetzung geschaffen, in Grenchen erstmals eine einheitliche Wasserversorgung aufzubauen. Die Bürgergemeinde erhielt bei Vertragsabschluss eine Entschädigung von 10'000 Franken ausbezahlt. Zusätzlich bekam sie den zeitlich unbeschränkten Anspruch auf einen Viertel des Reingewinns der Wasserversorgung. 1925 wurden die Zahlungen an die Bürgergemeinde eingestellt, weil sich der Gemeinderat auf den Standpunkt stellte, das Wasser werde nun ja von der BLS und nicht von der Bürgergemeinde geliefert. In der Folge ging die Bürgergemeinde vor Gericht, und 1934 entschied das Bundesgericht, dass die Einwohnergemeinde der Bürgergemeinde 150'000 Franken bezahlen müsse. Ingenieur J.G. Peter aus Zürich verfasste den Plan zum Bau der Wasserversorgung Grenchens. Die Realisierung dieses Projektes kam auf 130'000 Franken zu stehen. Am Eusebiustag,15. Dezember 1903 konnte die Wasserversorgung in Betrieb genommen werden. Damals waren genau hundert Abonnenten an der gemeinsamen öffentlichen Wasserversorgung angeschlossen.

Die Dorfbachquelle lieferte bei niedrigem Wasserstand 30 und bei mittlerem 50 Sekundenliter. Im Jahre 1905 wurde das Hydrantennetz bis nach Staad erweitert, womit das gesamte Gemeindegebiet an der Wasserversorgung angeschlossen war.

Quelle: Monografia Mutuo Soccorsa 1914

Wassereinbruch im Tunnel

Erste „Wasserspuren“ führen ins 16. Jahrhundert

Spuren einer Wasserversorgung sind bereits im 16. Jahrhundert nachweisbar. Einzelne Dorfbrunnen dienten den Bewohnern in der unmittelbaren Umgebung der Quellen als Wasserlieferanten. Mit dem Wachsen der Gemeinde entstanden weitere Brunnengenossenschaften wie beispielsweise jene der Kirchstrasse, Landstrasse, Schmelzi, Oelematte, Unterdorf, Sandhubel (heute: Quartierstrasse). An der Käppeli-Brunnengesellschaft waren 28 Anschlüsse am Geissweg (heute: Bettlachstrasse) beteiligt. Die Gemeinde kaufte verschiedene Brunnenrechte. Unter anderem auch 1893 in der Dählen, von wo aus das Gemeindehaus und die Schulhäuser mit Wasser versorgt wurden. Diese Installationen kosteten damals den stolzen Preis von 6'600 Franken. 1901 – zwei Jahre vor Inbetriebnahme der Wasserversorgung – wurden im Netz der Unterdorf-Brunnengenossenschaft sechs Unterflurhydranten eingebaut. Diese bewährten sich beim Brand der Dorfschmiede.

Foto: Rainer W. Walter

Mitarbeiter der Städtischen Werke beim Kontrollgang im Tunnel

Die BLS leistete Schadenersatz

Nach dem grossen Wassereinbruch von 1913 reagierte die Bauherrschaft rasch. Dem Schlussbericht von 1917 ist zu entnehmen: „Nachdem erstmals das fehlende Trinkwasser durch eine elektrisch betriebene Pumpanlage aus dem Tunnelinnern dem bestehenden Röhrennetz zugeführt und den betroffenen Wasserwerkbesitzern elektrische Ersatzkraft zur Verfügung gestellt worden war, beabsichtigten wir, durch Anlage einer provisorischen Wasserkraftanlage den kostspieligen elektrischen Pumpbetrieb zu ersetzen.“ Gegen dieses Vorhaben machte sich aus verschiedensten Gründen Widerstand bemerkbar. Der Kanton Solothurn

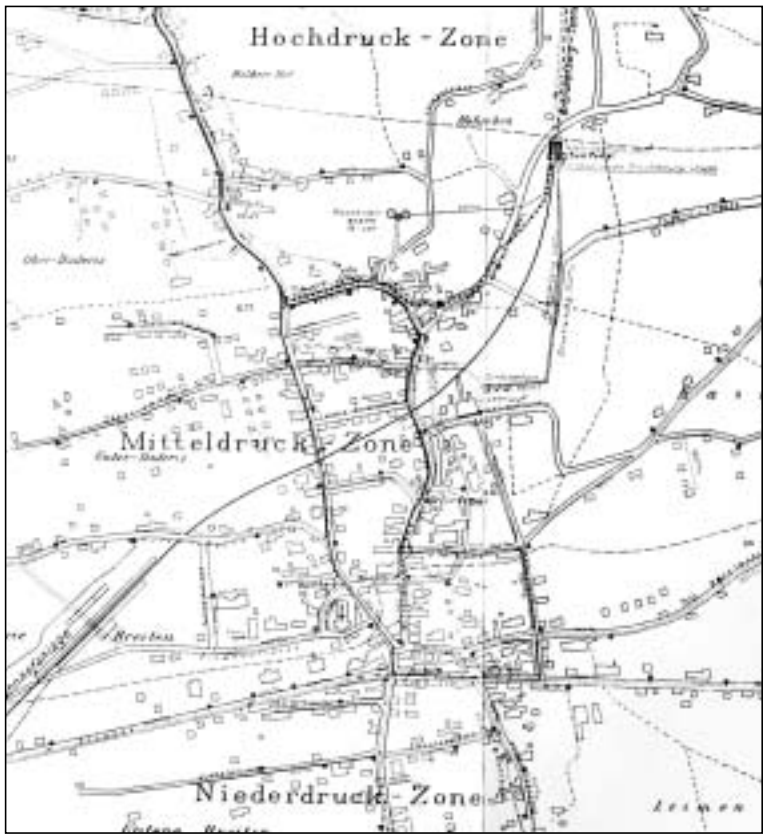
beispielsweise setzte seine Auffassung, wonach der Tunnelbach öffentliches Gewässer sei, durch. In einer Übereinkunft konnten aber im Jahre 1914 sämtliche strittigen Punkte am Verhandlungstisch geklärt werden.
Zwischen Tunnelkilometer 1,325 und 1,955 wurden in der Folge 20 verschiedene Quellfassungen erbaut. Im Schlussbericht zum Tunnelbau lesen wir: „Diese vom Tunnel abgeschlossenen Quellfassungen wurden als eigentliche Brunnstuben hinter den Tunnelwiderlagern erstellt und mit Über- und Leerläufen versehen und ergaben eine Trinkwassermenge, die zwischen 50 und 75 Sekundenlitern schwankt."
In der Folge wurde Grenchen in drei Druckzonen aufgeteilt: Die Hochzone mit dem Reservoir Tuffgrube, die Mittelzone mit dem Reservoir Schmelzi und schliesslich die Niederdruckzone mit dem Reservoir Burgweg.

Wasser für die Grenchenberge

Bereits 1894 wurde ein Plan für eine Fassung der Quelle in der Schwelli ausgearbeitet. Man befürchtete, das Wasser könne des geringen Wasserstandes wegen nicht auf Obergrenchenberg befördert werden. Das 1903 ausgearbeitete Projekt für die Wasserversorgung des Ober- und Untergrenchenberges brachte die Lösung, in dem zwei Wassersäulen-Maschinen eingesetzt wurden. Die Maschinen verursachten nur geringen Wartungsaufwand. Die Kosten beliefen sich auf 18'000 Franken, woran Bund und Kanton je 25 Prozent leisteten. Die eigentliche Wasserversorgung des Ober- und Untergrenchenberges kostete 21'523 Franken.

Seit 1962 besteht die Gruppenwasserversorgung

Nach wie vor stammt der grösste Teil des Grenchner Wassers aus dem Tunnel. Doch auf diese Quellen allein mochte sich Grenchen nicht verlassen und suchte im Wasseramt ein zweites „Wasser-Standbein".
Am 21. Dezember 1955 genehmigten die Stimmberechtigten an der Urne einen Kredit von 10 Mio. Franken zum Bau der Grundwasserfassungen in Recherswil und Obergerlafingen, den Ausbau des örtlichen Wasserleitungsnetzes und schliesslich den Bau eines neuen Werkgebäudes für das Gas- und Wasserwerk. Verschiedene Gemeinden des Wasseramtes und des Bucheggberges schlossen sich der Gruppenwasserversorgung an. 1966 bewilligte die Gemeindeversammlung die Kredite für den Landkauf und den Bau eines weiteren Pumpwerkes in Kyburg. Dieses Werk wurde am 15. Dezember (Eusebiustag) 1975 – auf den Tag genau 72 Jahre nachdem die Wasserversorgung „ans Netz ging" – in Betrieb genommen.

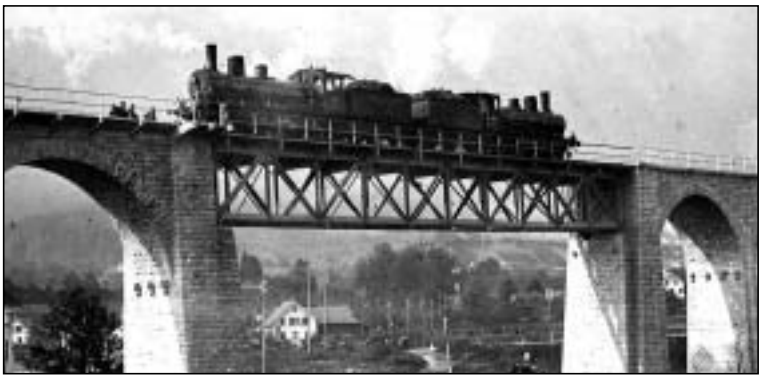


Quelle: Schlussbericht Hauptlinie Münster-Lengnau

Wasserversorgung der Stadt Grenchen um 1917

Fotocollage

Impressionen Viadukt



Grenchen - Viadukt der Grenchen-Münsterbahn

Charles Houriet

Die Seele blieb im Tunnel

Der Holländer, der lebend rauskam und doch etwas im Tunnel zurückliess

Quelle: Stadtarchiv

Vortrieb im Sohlstollen

Auf dem in diesen frühen Morgenstunden noch menschenleeren Bahnhofperron in Biel steht sie bereit. Meine Lok, die Re 4/4 mit der Nummer 163. Wie ihre Schwestern trägt sie an der Seite das Wappenschild einer Schweizerstadt. Ob es wohl Zufall ist, dass meine Lok das Wappen der Stadt Grenchen zeigt?

Während ich mit den gewohnten Kontrollen beginne, werden die Wagen herangeschoben und schmiegen sich an die Lokomotive zu einer Einheit. Der Perron beginnt sich zu bevölkern, und die ersten Reisenden suchen an diesem Novembermorgen die mollige Wärme der vorgeheizten Wagen. Die Signale stehen auf "Freie Fahrt", und die Reise von Biel über Grenchen Nord - Moutier nach Delémont und Basel beginnt. Durch die nebelverhangene Ebene am Jurasüdfuss stösst meine Lokomotive nach Lengnau vor und nimmt dann die Steigung zum Viadukt in Angriff. Wie eine lange, schwarze Schlange gleitet der Zug über das, zierliche Bogentore aufweisende, aus Jurasteinquadern gehauene Bauwerk, das die Strassen und die Häuser im Westen Grenchens überspannt.

Foto: Rainer W. Walter

Rechts: Autor Charles Houriet beim Kontrollgang im Tunnel

Nach einem kurzen Halt im dunklen Areal des Grenchner Nordbahnhofes, fahren wir weiter über ein zweites elegantes Viadukt, dessen über dreihundert Meter Länge hinter den Häusern der

Oberstadt versteckt eine leichte Linkskurve zum Tunnelsüdportal hin beschreibt. Vor mir öffnet sich das Tunnelportal.

Ich erinnere mich an das Gespräch von gestern Abend. Mein Vater sass bei uns und berichtete aus seinem Leben als Lokführer. Als er hörte, welche Strecke ich heute fahren würde, erzählte er vom Grenchenbergtunnel. Dieser Tunnel habe, und das wüssten alle Lokführer genau, stets seine besondern Geheimnisse gehabt. Begonnen habe seine unheimliche Geschichte eigentlich bereits beim Bau. Damals brachen eines Tages plötzlich ungeheure Wassermassen in den Stollen und rissen die Arbeiter mit, von denen nicht wenige ertranken. Im gleichen Augenblick versiegten die Trinkwasserquellen des Dorfes Grenchen. Er sei unzählige Male die Strecke durch den Tunnel gefahren, meinte Vater. Immer aber habe diesen Durchfahrten etwas Unheimliches angehaftet. Wenn er damals schon gewusst hätte, dass in den unterirdischen Seen zwischen ihm und dem Jurakamm unschätzbare Wassermassen lagerten, er wisse nicht, ob ihm die Fahrten durch das Dunkel des Tunnels nicht noch mehr zugesetzt hätten, als sie es schon taten. Bei der Schneeschmelzi im Frühling beginnt jeweils der Felsen im Tunnelinnern zu schwitzen. "Wasser dringt aus kleinen Spalten heraus und versickert zwischen den Schottersteinen, dann wieder spritzen Fontänen aus dem Gestein auf die Lokomotive, und der Schienenunterbau beginnt zu schwimmen. Dann hat der Lokführer, der mit seinen Gedanken allein im Führerstand steht, das Gefühl, die Maschine breche aus und könne nur noch mit der Kraft des Lokführers auf ihrem Weg gehalten werden. Und wenn man glaubt, dass die letzte Kraft aus den Armen flieht, dann endlich öffnet sich in der Ferne das Licht des Nordportals."

Quelle: Stadtarchiv

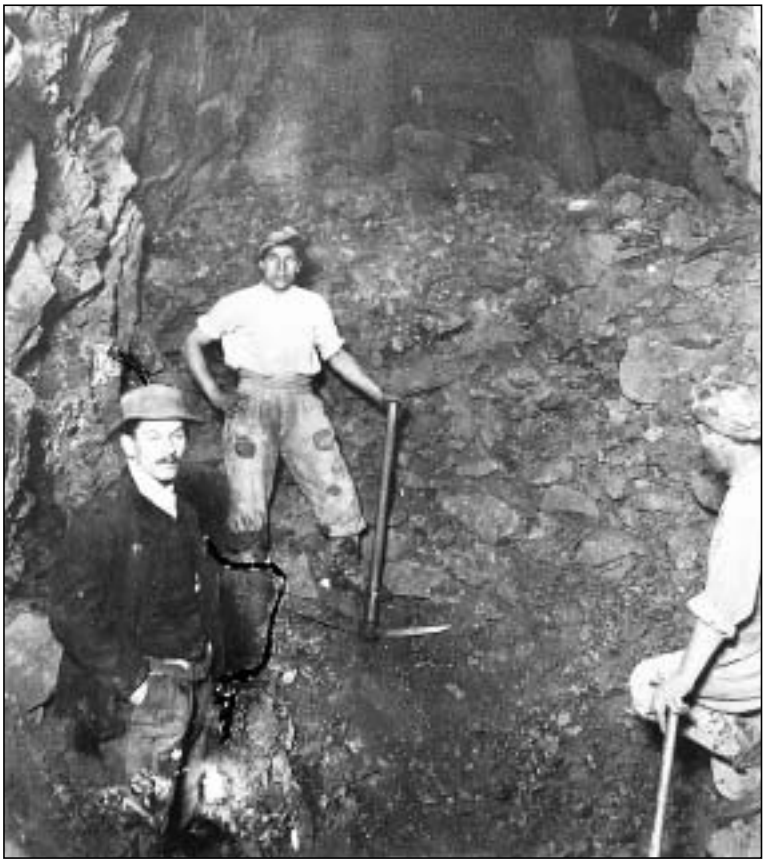
Besuch im Sohlstollen

Ein heftiger Schlag, verursacht durch den Stau der Tunnelluft, verrät mir, dass ich das Südportal durchfahren habe. Weithin leuchten die Lichtfinger meiner Zugslampen und lassen die Schienenstränge silbern aufblitzen. Plötzlich trifft ein Wasserstrahl die Lok, und mein Zug beginnt, wie es Vater erzählt hat, zu schwimmen. Im gleichen Augenblick sehe ich ein Reh über die Schienen huschen, oder ist es ein Mensch, der in der Dunkelheit des Tunnels Zuflucht vor sich und seinen Gedanken sucht? Sofort löse ich eine Notbremsung ein, und nur zögernd und knirschend kommen die Tonnen des langen Zuges zum Stehen. Fenster werden aufgerissen und Stimmen erkundigen sich, was geschehen sei.

Von einem Wassereinbruch ist nichts zu sehen, und weder ein Tier noch ein Mensch befindet sich vor mir auf den Geleiseanlagen. Die Schatten, die mich bedrängt haben, verflüchtigen, und ich löse die Bremsen, damit der Zug seine Reise fortsetzen kann. Die unzähligen Geheimnisse des Grenchenbergtunnels haben mich eingeholt und mir Bilder vorgegaukelt, die der Vergangenheit angehören, oder aber erst in einer fernen Zukunft Tatsache werden.

Viel später erfuhr ich, was sich an diesem Tag tatsächlich zugetragen hatte. Während des Aufenthaltes in Grenchen-Nord verliess ein kleiner Mann den letzten Wagen des Zuges. Am Rücken trug er einen Tramperrucksack, an welchem die holländische Flagge angenäht war. Seine Füsse steckten in Sandalen, und er trug verwaschene, leichte Jeans und ein buntes Sommerhemd. Hinter dem Zug schloss sich die Nebelwand und verschluckte den Fremden, der aus einer andern, warmen Jahreszeit in den Norden geraten war. Nur ein Bahnangestellter, der den Güterkarren in den Schuppen brachte, betrachtete kopfschüttelnd den Mann, der nordwärts im Nebel verschwand.

Mit langen Schritten ging der Fremde auf den Eisenbahnschwellen weiter, überschritt das Viadukt, sah in den Häusern



Quelle: Stadtarchiv

Arbeiten in der Vollausbruchzone Grenchenbergtunnel

Menschen aufstehen oder das Morgenessen kochen. Vorerst umfing ihn noch die Wärme, die er im Wagen genossen hatte, und die ihn an südliche Tage erinnerte. Bald aber setzte wieder das eigenartige Frösteln ein, das ihn schon seit Tagen in unregelmässigen Abständen befallen hatte. Unbeirrt ging er weiter und weiter, suchte einen Abgang von der Schiene, der nie zu kommen schien und stand plötzlich vor dem Tunneltor, das sich schwarz aus der Nebelwand löste. Die Tunnelöffnung versprach Schutz, und der Wanderer verschwand im Dunkel. Plötzlich erschreckten ihn ein schrilles Signalhorn und der heftige Windstoss, der einem Zug auf der Tunneldurchfahrt vorauseilt. Der vorerst ferne Lärm wuchs in Minutenschnelle zu einem infernalischen Getöse, das, zusammen mit dem steigenden Luftdruck den Fremden bedrängten und ihm die Gewissheit verliehen, sein Ende sei angebrochen. Um sich vor den unbekannten Gefahren schützen zu können, warf er sich in die spitzen Schottersteine und barg den Kopf in den Armen. Schon raste der Zug vorüber, die beleuchteten Fenster warfen die verzerrten Bilder eines unheimlichen Filmes auf die schwarze Tunnelwand. Bald verhallte der Lärm, und der Verirrte erhob sich, um gleich wieder hinzustürzen. Blut sickerte aus einer Kopfwunde, die er sich auf den Steinen zugezogen hatte.

Er versuchte sich zu orientieren, woher er gekommen war, und wohin er zu gehen hatte, als schon wieder ein weiterer Zug den Tunnel durchraste und ihn Schutz zu suchen zwang. Immer stärker bedrängte ihn Hunger, während er den quälendsten Durst mit Tunnelwasser zu löschen vermochte.

Wie viele Stunden und Tage der Fremde durch den Tunnel wankte, liess sich später nur schwer errechnen. Sicher war, dass er jeglichen Zeitbegriff verloren hatte, und als ein Opfer des Berges und der Dunkelheit des Tunnels keine Richtung mehr fand. Die Züge zwangen ihn bald in diese, dann wieder in jene Richtung, bis er vollständig erschöpft nach unendlicher Zeit in einer der zahlreichen Schutznischen sitzen blieb, sein Ende ersehnend. Von Zeit zu Zeit netzte er seine Lippen mit Tunnelwasser und verschmolz mit dem Berg, der ihn umschlossen hielt.

Hier fand man den Holländer. Fast zufällig nur und kaum mehr in der Lage, sich selbst zu erkennen. Die Ärzte vermochten wohl seine Wunden zu heilen, doch die schrecklichen Erlebnisse im Tunnel blieben haften und erfüllten den Fremden, dessen Seele für immer im Berg blieb.

Franco Supino

Jäten

Secondos, die Erben der Grenchner Tunnelarbeiter

Jäten ist besser als beten. Tonino hat in der Schweiz die Bauernregeln kennengelernt und den Blumenkohl.
Tonino, keini Rappa, keini Franke!
Meine beiden Grossväter waren arbeitsscheu. Der eine konnte etwas lesen und schreiben und wurde so zum Nusshändler. Wenn er keine Million in der Hosentasche hat, geht er noch heute nicht auf die Piazza. Ich sehe meinen Grossvater auf der Piazza sitzen, Espresso trinken und 'Presidente' rauchen. Er kann nicht mehr gehen, er sitzt vor dem Haus, schwerstgehbehindert und wartet, dass ihn jemand ins Dorf mitnimmt. Grossmutter, auch schon achtzig, springt ihm davon. Sie hat sich mit über 50 an sanitäre Anlagen gewöhnen müssen. Die anderen zwar auch, aber ihr fällt es noch heute schwer. Ich sehe meine Grossmutter zu Nachbarn laufen, wenn sie eine Ansichtskarte bekommt, um sie sich vorlesen zu lassen.
Grossmutter hätte schon vor zwanzig Jahren sterben sollen; von Grossvater verbreitet Vater bösartige Gerüchte, er hätte bereits eine andere gehabt.
Wirf dich vor ein Auto, sagt Grossvater zu Grossmutter.
Ich werde dich überleben, sagt Grossmutter.
Der andere Grossvater war im Krieg. So viel Sand, wie er und seine Kameraden erobert haben, gibt es an allen Stränden Italiens zusammen nicht. Und als er zurückkam, hat er auf den Staatsposten, der ihm als Veteran zugestanden wäre, verzichtet und wollte eine fünfköpfige Familie auf ein paar Aren Land ernähren. Mein Vater hat's verstanden. So ein fauler Hund, so ein liederlicher, verantwortungsloser. Die Kinder, heisst es, habe er geliebt. Tonino, du kannst arbeiten gehen. Scheiss auf die Liebe, die nicht nährt.
Vater geht schon seit er sieben ist arbeiten, Tag für Tag in den Wald zum Holzen. Am Morgen hat er ein Stück Brot und ein Stück Mortadella dabei, das hat er gegessen, bevor er am Arbeitsplatz ist. Ich sehe meinen Vater auf einer vergilbten Photographie: ein Siebenjähriger mit kurzen Hosen, kurzärmligem Stoffhemd, in kaputten Schuhen, grossen, staunenden Augen, aufgenommen an seinem letzten Schultag.
Der Grossvater war im Krieg, als Vater zur Welt kam. Krieg und Kriegsgefangenschaft darunter, gut zehn Jahre. Er wird's auch nicht eilig gehabt haben zurückzukehren, spekuliert Vater, zuhause da gab's zu arbeiten.
Sie wollten schon vor sechzig Jahren in der Umgebung des Dorfes, nahe bei der Provinzhauptstadt, eine Fabrik bauen. Arbeitsplätze wollte man schaffen. Leute wie meine Grossväter brauchen keine Arbeitsplätze. Die Frauen vielleicht. Aber es ist besser, wenn die Frauen Landwirtschaft betreiben. Wie oft musste Grossmutter die Kuh dem Nachbarn in den Stall stellen, wenn die Betreibungsbeamten kamen, weil Grossvater sich mit den Nüssen verspekuliert hatte.
Als Grossvater aus der Kriegsgefangenschaft kam, klopfte es an der Tür und Tonino, inzwischen elf, öffnete, und der Mann sagte: Tonino?, und Tonino sagte zur Mutter, da ist ein Mann, Mut-ter. Aber Tonino, sagte die Mutter, das ist dein Vater.
Es ist lange nicht jedes Wort wahr, von dem, was er erzählt, ausser den Namen ist in der Regel nichts bestimmt.
Wir Kinder aber glauben ihm alles aufs Wort, Mutter sollte es wissen, man darf nicht anders.
Zeugen sind das Schlimmste. Ich hätte eine Auswärtige heiraten sollen, in der Schweiz zumal, sagt Vater.
Ich wollte dir das mit dem Blumenkohl erzählen. Ja, eigentlich.
Warte, warte, ich erzähle dir das schon mit dem Blumenkohl. Komm, machen wir eine Ausfahrt mit dem Auto, ich zeige dir den Bauernhof, wo ich hinkam, vor 37 Jahren. Hier, diesen Schopf haben wir gebaut, zusätzlich, am Abend, an Sonntagen. Ein schöner Schopf, der Bauer bekam Lob für den schönen Bau. Mir hat er nicht einmal ein Bier bezahlt für die Mithilfe. Tonino, hat der Bauer gesagt, keini Rappa, keini Franke.
Vor dem stattlichen, etwas heruntergekommenem Bauernhaus ein Gemüsegarten. Blumenkohl.
Ich war Knecht, ganz neu in der Gegend. Es war auch elend hier in der Schweiz, ich hab's gesehen,

wie sie in der Schweiz im Elend lebten.
Er verstand kein Wort, aber Sprichwörter versteht man auch so. Der Pfarrer steht am Gartenhag, die Bäuerin mit dem Knecht im Garten beim Jäten. Schönen Blumenkohl haben sie, sagt der Pfarrer zur Bäuerin, bei mir kommt er nie so schön.
Tonino hat's begriffen. Er spricht kein Wort, aber das Sprichwort versteht sich von selbst.

„Viadukt“ von Otto Morach
1887 wurde Otto Morach, Bürger von Gretzenbach, in Hubersdorf geboren. Heute, Jahre nach seinem Tod, wird sein Werk und dessen Bedeutung für die Schweizer Kunst, neu entdeckt. 1970 schrieb der Grenchner Peter Wullimann ein Buch über den Solothurner Künstler, das in der Galerie Bernard, Grenchen, erschien.
In seinen Gesprächen mit dem Künstler erfuhr Peter Wullimann, dass dieser im Ersten Weltkrieg in Grenchen Militärdienst leistete und damals den Viadukt bewachte. Das imposante Bauwerk beeinflusste den jungen Künstler derart, dass er es in zwei Fassungen malte. Später folgten weitere Brückenbilder, denn die Brücken waren für Morach Symbole der Verbindung zweier Welten. Die erste Fassung befindet sich heute in der Kunstsammlung der Stadt Thun.

Alfred Fasnacht

Auswirkungen auf Grenchen

Das Nachhallen des Tripoli und des Tunnelbaus

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Bahnhof Grenchen Nord, Südansicht

Das Tripoli mit seinen italienischen Bewohnern und der Tunnelbau waren in Grenchen in den Jahren 1911 bis 1915 eine täglich wahrnehmbare Tatsache, die bis heute auf das Ortsbild und die verkehrstechnische Erschliessung der Uhrenstadt nachwirkt.

Obwohl man die italienischen Arbeiter in einer Barackensiedlung in der Nähe der Tunnelbaustelle unterbrachte, traf man die Leute täglich im Dorf Grenchen. Sie hatten hier ihre Besorgungen zu erledigen. Im Tripoli gab es nicht alles zu kaufen. Spezielle Dinge musste man sich in Grenchen besorgen. Auch der Kontakt mit den Gemeindebehörden und die Post mussten in Grenchen abgewickelt werden. Schliesslich wollte man auch Grenchen und die Umgebung kennen lernen.

Schon Ende 1912 und 1913 gingen die Besucherzahlen im Tripoli empfindlich zurück und die Kantiniers gerieten in finanzielle Schwierigkeiten. Sie erhöhten in der Folge die Mietzinse für Zimmer und Wohnungen. Die Mietzinserhöhungen im Tripoli veranlassten viele Tunnelarbeiter, sich im Dorf Grenchen niederzulassen. Die Annahme, dass die Grenchner die Tunnelarbeiter nur bei Besuchen im Tripoli trafen, stimmt also nicht. Dazu kommt die Tatsache, dass schon vor dem Tunnelbau einige hundert Italiener in Grenchen lebten und arbeiteten.

Der Besucherstrom ins Tripoli hatte Auswirkungen auf den Geschäftsgang der Wirte im Dorf Grenchen. Ihre Lokale blieben an Wochenenden fast leer oder verzeichneten zumindest einen empfindlichen Rückgang der Gästezahl. Doch als die Anziehungskraft des Tripoli nachliess, besserte sich die Lage wieder für Grenchens Wirte.

Das Tripoli brachte seinen Besuchern die südliche Lebensweise näher. Die leichtere Lebensart der Südländer gab zu kritischen Bemerkungen wie auch zur Bewunderung Anlass. Im Tripoli erlebten die Besucher den italienischen Alltag hautnah.

Sicher machten viele Grenchner im Tripoli erstmals Bekanntschaft mit den italienischen Essgewohnheiten und Spezialitäten. Die kräftigen Rotweine, Salami und Prosciutto, die italienischen Käsesorten, die ganze Teigwarenpalette und die feinen italienischen Gebäcke eroberten sich im Nu einen festen Platz auf den Grenchner Küchentischen.

Streiks der Tunnelarbeiter in Grenchen

Nach den mächtigen Wassereinbrüchen im Grenchenbergtunnel waren die Tunnelarbeiter zum Teil gezwungen, bis zu den Hüften im Wasser stehend zu arbeiten. Ferner gab es unter den Arbeitern Kritiker des Prämien- und Akkordsystems, das beim Tunnelbau in

Neue Freie Zeitung

Sozialdemokratisches Tagblatt

Offizielles Publikationsorgan der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz und des Kts. Solothurn

Gratis-Beilage: „Für die Feierstunde", illustriertes Wochenblatt.

Herausgeberin: Sozialdemokratische Partei des Kts. Solothurn.

Neuestes. | Militäraufgebot gegen die Streikenden am Münster-Grenchen-Tunnelbau

Neue Freie Zeitung vom 22. September 1913

Grenchen zur Anwendung gelangte. Viele Arbeiter litten unter den erdrückenden Wohnungsmieten im Tripoli. Wen wundert es da, dass sich unter den Tunnelarbeitern Unzufriedenheit breit machte. Es brauchte nur noch einen äusseren Anlass, um den Funken aufs Pulverfass fallen zu lassen.

Der erste Streik brach am 27. Juli 1913 aus, als ein italienischer Arbeiterführer, der in Grenchen einen Vortrag halten wollte, verhaftet wurde. Die Arbeiter warfen der Baugesellschaft vor, sie hätte diese Verhaftung veranlasst. Die Hauptforderungen der Arbeiter waren Lohnerhöhungen sowie die Abschaffung des Prämien- und Akkordsystems. Am 30. Juli 1913 entliess die Gesellschaft alle Arbeiter. Durch Vermittlung des Regierungsrats konnte der Streik beigelegt werden. Die tägliche Arbeitszeit wurde festgesetzt auf 10 Stunden für Arbeiten ausserhalb des Tunnels, auf 8 Stunden für Arbeiten im Tunnel im Trockenen und auf 6 Stunden,

Quelle: Alfred Fasnacht

Vermutlich das Truppenaufgebot während des Tunnelarbeiterstreiks 1913: Die Füsilierkompanie I/50 auf dem Schulhausplatz beim Schulhaus III und der Alten Turnhalle

wenn im Wasser gearbeitet werden musste. Die Gesellschaft gewährte zudem 5 % Lohnerhöhung und stellte 650 Arbeiter wieder ein, die am 6. August 1913 die Arbeit wieder aufnahmen. Etwa 100 Arbeiter stellte die Baugesellschaft nicht mehr ein. Sie mussten abreisen. Einigen von ihnen warf man strafrechtlich relevante Vergehen vor. Lohnstreitigkeiten waren künftig dem ordentlichen gewerblichen Schiedsgericht von Grenchen zu unterbreiten. Dieses war aus zwei Arbeitern des Tunnelbaus und zwei Vertrauensmännern der Tunnelbaugesellschaft zusammengesetzt. Vorsitzender des Schiedsgerichts war der Amtsgerichtspräsident von Solothurn-Lebern.

Der zweite und längere Streik begann am 25. August 1913, weil die Baugesellschaft am 22. August 1913 acht organisierte Werkstattarbeiter entlassen hatte unter dem Vorwand mangelnder Arbeit. Diesmal streikten auch die Tunnelarbeiter in Moutier. Insgesamt streikten etwa 1700 Arbeiter. Die Forderungen der Streikenden waren: sofortige Wiedereinstellung der 8 Entlassenen, 20% (in Münster 25 %) Lohnerhöhung und die Abschaffung des verhassten Prämien und Akkordsystems. Die Unternehmung zahlte alle Arbeiter aus. Am 3. September 1913 kam es in Grenchen zu einer grossen Solidaritätskundgebung der Grenchner Arbeiterschaft mit den italienischen Tunnelarbeitern. Ein Demonstrationszug marschierte ins Tripoli, wo die Arbeiterführer sich mit aufmunternden Reden an die Streikenden wandten. Die Société Franco-Suisse de Construction zeigte sich unnachgiebig. Es kam zu weiteren Demonstrationen. Der Regierungsrat stellte die Füsilierkompanie I/50 auf Pikett. Am 20. September 1913 wurde die Kompanie aufgeboten (214 Mann) und am 22. September 1913 nach Grenchen kommandiert.

Vor Zuschauerreihen der Grenchner Bevölkerung marschierte die Kompanie mit scharf geladenen Gewehren und aufgepflanzten Bajonetten vom Bahnhof Süd zur Alten Turnhalle, wo Regierungsrat Hermann Obrecht die Truppe vereidigte und eine markige Ansprache hielt. Bis auf ein paar Geplänkel blieben Gewalttätigkeiten aus und am 25. September 1913 wurde wieder gearbeitet. Die Arbeiter blieben diesmal mit ihren Forderungen weitgehend auf der Strecke. Die nach dem ersten Streik in Grenchen getroffenen Vereinbarungen (Arbeitszeit, Schiedsgericht, 5 % Lohnerhöhung) galten nun auch für Tunnelarbeiter in Moutier. In Moutier stellte man 10 und in Grenchen 24 Arbeiter nicht mehr ein. Die Unternehmung warf ihnen Tätlichkeiten während des Streiks vor. Die aufgebotene Kompanie konnte am 26. September 1913 wieder entlassen werden.

Erstochen. Gestern nacht zirka zwei Uhr fand die Polizei vor einer Wirtschaft in Tripolis-Grenchen einen Mann liegen,. Zwei Messerstiche hatten dessen Schlagader getroffen. Eugeno Domatti, wie der betreffende Mann hieß, wurde sofort ins Spital der Unternehmung verbracht, wo er starb. Der Verstorbene ist 1887 geboren. Ueber die Ursache dieses Unglücks ist bis zur Stunde noch nichts bekannt, zweifellos wird dem Unfall ein Streit vorausgegangen sein. Der Täter ist flüchtig. Die angehobene Untersuchung wird in diese Mordaffäre Licht bringen.

Quelle: Grenchner Tagblatt (7.7.1914)

Fremdenfeindlichkeit

In Grenchen und im Kanton Solothurn geht das Problem der Fremdenfeindlichkeit mit grosser Sicherheit auf die Zeit der Tunnelbauten in den Jahren 1911-1916 zurück. Als Folge der Tunnelbaustellen am Grenchenberg und Hauenstein gab es im Kanton Solothurn regional starke Ausländerkonzentrationen. Mit den Tunnelbauten wurde der Fremde zu einem kantonalen Thema in der politischen Diskussion und vor allem in der Presse. Während sich die sozialdemokratische Partei und Presse offiziell mit den ausländischen Arbeitern solidarisierte, waren es vor allem die bürgerlichen Blätter, die sich mit grosser Sorge dem Thema der Überfremdung widmeten und zum Teil recht fremdenfeindliche Beiträge publizierten. In der Bevölkerung machten sich Vorurteile breit gegen die italienischen Bauarbeiter. Als im Trimbacher Tripolis zwei Italiener einen Schweizer umbrachten, schlugen im ganzen Kanton die Emotionen unge-

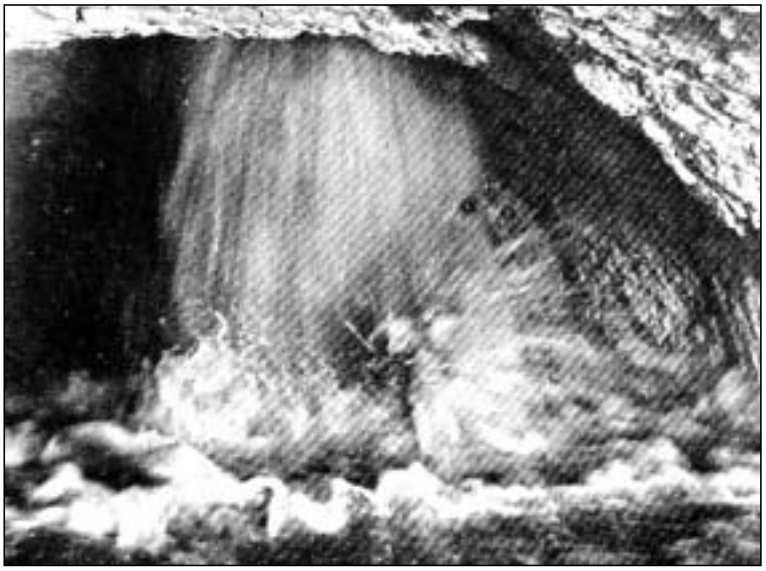
hemmt hoch. Im Gegensatz dazu sei hier der Mordfall im Tripoli Grenchen erwähnt: Da fand man anfangs Juli 1914 einen erstochenen Italiener. Diesem traurigen Ereignis widmete das Grenchner Tagblatt vom 7. Juli 1914 nur eine Notiz von etwa zehn Zeilen.
Die Vorurteile dieser Jahre gleichen denjenigen, die wir heute gegenüber den Menschen aus den Balkanstaaten und aus Afrika entwickeln.

Der Grunderwerb für den Bahn- und Tunnelbau in Grenchen

Der Bahn- und Tunnelbau in Grenchen hatte ein heftiges Vorspiel. Für den Bahnbau musste die BLS das nötige Land erwerben. In Grenchen waren 76 Grundeigentümer von diesen Massnahmen betroffen. C. Andreae beschreibt in seinem Buch über die Münster-Lengnau-Bahn den Grunderwerb mit folgenden Worten: „Im Laufe des Jahres 1911 wurde auf der Südseite der Grunderwerb in der Gemeinde Grenchen durchgeführt. Die Bahn fährt dort mitten durch das Dorf hindurch. Mehrere Häuser mussten entfernt und zahlreiche Obst- und Gemüsegärten beansprucht werden. Auf den Bahnbau hin hatte eine grosse Preistreiberei eingesetzt, und es gestalteten sich infolgedessen die Unterhandlungen recht schwierig. Im Dorfgebiet konnten daher nur wenige Kaufverträge freihändig abgeschlossen werden. Auf der Westseite des Dorfes dagegen, von der Kantonsstrasse bis zur Gemeindegrenze, wurde der Kommissär mit sämtlichen Grundbesitzern auf gütlichem Wege einig. Gegen 31 Grundeigentümer musste das Expropriationsverfahren eingeleitet werden.“ Weiter unten liest man: „Als im Frühjahr 1912 die Entscheide der Schätzungskommission in den 31 ihr in der Gemeinde Grenchen vorgelegten Fällen getroffen und den beteiligten Parteien bekanntgegeben worden waren, wurde in

Quelle: Sammlung Grenchen RWW

Grenchen. Fliegeraufnahme, ca. 1925



Quelle: Monografia Mutuo Soccorso 1914

Wassereinbruch im Grenchenbergtunnel

24 Fällen davon entweder von einer Partei oder von beiden der Rekurs an das Bundesgericht ergriffen." Das Bundesgericht traf seine Entscheide im Jahre 1913. Die Bundesgerichtsentscheide fielen für die BLS insgesamt Fr. 20000.- günstiger aus, als die von der Expropriationskommission geschätzten Werte.

Zusammenbruch der Wasserversorgung und Erdbeben

Am 7. Februar 1913 wurde beim Tunnelbau in Grenchen die Wasserader angeschnitten, die nicht nur den Dorfbach speiste, sondern auch das Wasserversorgungsnetz der Gemeinde Grenchen. Eine mit Wasser gefüllte Höhle entleerte sich in den Tunnel. Weitere Wassereinbrüche folgten und am 4. März 1913 funktionierte die Wasserversorgung Grenchens nicht mehr. Insgesamt sechs Millionen Kubikmeter Wasser ergossen sich von Januar bis Juni 1913 in den Tunnel. Am 1. Juli, 2. und 11. November 1913 erschütterten lokale Erdbeben Grenchen und die Umgebung. Die Entleerung der Kavernen im Berg verursachte wahrscheinlich diese Erdstösse.

Die BLS hatte für den Schaden aufzukommen und für Grenchen eine neue Wasserversorgung einzurichten. Ferner mussten Betriebe entschädigt werden, die den Dorfbach als Kraftquelle nutzten. Im Zusammenhang mit den Wassereinbrüchen beim Tunnelbau versiegten zahlreiche weitere Quellen in Grenchen und in der näheren Umgebung.

Das Grenchner Ortsbild

Die fast 3500 m lange Zufahrtsrampe von Lengnau bis zum Tunneleingang prägt bis heute das Ortsbild der Stadt Grenchen. Die beiden Viaduktbauten, Oberdorfviadukt (292 m) und Mösliviadukt (288 m), sind Wahrzeichen der Stadt. Den Ingenieuren der damaligen Zeit ist es zu verdanken, dass sie keine ortstrennenden Bahndämme bauten, sondern leichtwirkende Viaduktbauten in dauerhafter, schöner Kalksteinausführung. Die eleganten Brückenbögen wirken offen und stören heute weder die bauliche Entwicklung der Stadt noch den innerstädtischen Verkehr.

Auch der BLS Bahnhof Grenchen-Nord, erbaut 1915 als Bahnhof an der Münster-Lengnau Bahn, gehört fest ins Ortsbild Grenchens. Wer könnte sich denn Grenchen ohne seinen Nord-Bahnhof vorstellen? Das charaktervolle, frei auf dem Platz stehende Gebäude erfüllt nach wie vor eine wichtige Funktion in Grenchen, nicht nur für Fahrgäste und Reisende.

Der Tunnel

Schliesslich hat auch der Tunnel seine Wirkung auf Grenchen nicht verfehlt. Die nächste Station nach Grenchen Nord in nördlicher Richtung ist Moutier. Grenchen ist durch den Tunnel unmittelbar mit dem französischsprachigen Landesteil der Schweiz verbunden. Auf der anderen Seite ermöglichte der Tunnel vielen Jurassiern den Arbeitsweg in die Uhrenstadt – noch immer pendeln täglich viele durch den Tunnel. Am Morgen bei Arbeitsbeginn und abends nach der Arbeit ist auf dem Bahnhof Grenchen Nord französisch fast vorherrschend. Die jurassichen Arbeitnehmer bringen viele frische Ideen nach Grenchen und sorgen in den Fabriken für etwas mehr Charme und Leichtigkeit im beruflichen Alltag.

Alfred Fasnacht

Italienisches Temperament und Vitalität

Elvira Casule-Sinelli, Grenchen

Quelle: E. Casule

Frau Casule, geboren 1920 in Grenchen (Tripoli), verbrachte ihre Jugendzeit im Tripoli zusammen mit 12 Geschwistern. Ihr Vater stammte aus den Abruzzen und die Mutter aus Potenza bei Neapel. Der Vater arbeitete in Ausserberg VS auf den Baustellen der Lötschbergbahn, bevor er 1911 beim Bau des Grenchenbergtunnels eine Stelle als Mineur fand.

Die Familie Sinelli wohnte auch nach dem Tunnelbau in einer Barackenwohnung im Tripoli. Später fanden sie eine etwas komfortablere Unterkunft im ehemaligen Tripoli-Spital. 1925 starb der Vater an der Mineurkrankheit (Silikose). Eine schwere Zeit begann für die Mutter und für die Kinder. Nach den Schuljahren in Grenchen fand Elvira Casule eine Stelle in einer Uhrenfabrik und half mit, die Familie zu unterstützen. Der Tod der Mutter im Jahre 1943 war für die ganze Familie ein sehr trauriges Ereignis.

Dank ihrer Sprachgewandtheit, sie spricht vier Sprachen, fand Frau Casule schliesslich eine Stelle als Telefonistin bei der PTT und lernte im Laufe der Zeit den ganzen Postbetrieb kennen.

Nach 20 Ehejahren verschied ihr Mann im Alter von 58 Jahren. Heute lebt Frau Casule in einer kleinen Wohnung an der Bielstrasse und erfreut sich guter Gesundheit. Ihr italienisches Temperament und ihre Vitalität zeichnen Elvira Casule auch heute noch aus.

Wir danken auch Frau Mafalda Sinelli (Schwester von Frau Casule), Grenchen, sowie den Herren Richard Tschaggelar, Grenchen, und Renato Sinelli, Unterehrendingen, für die Mithilfe.

Alfred Fasnacht

Coiffure in der „Sonne“

Hermann Waelti, Grenchen

Foto: A. Fasnacht, 2003

Hermann Waelti, geboren 1915 in Grenchen, verbrachte den grossen Teil seiner Kindheit im Tripoli. 1921 bezog die Familie eine Wohnung in einem der so genannten Emch-Häuser an der Einmündung der Alpenstrasse in die Kastelsstrasse. Hermann Waelti war 6 Jahre alt. Die beiden Häuser, Baujahr 1912, gehörten zum Tripoli und stehen heute noch. Im westlichen Gebäude befand sich zur Zeit des Tunnelbaus das Restaurant Victoria.

Die Familie Waelti fand später für einige Jahre eine Wohnung an der Viaduktstrasse, bevor der Vater die Liegenschaft an der Alpenstrasse 48 von einer Bürgengemeinschaft erwarb. Hermann war damals 11 Jahre alt.

Im neuen Heim der Familie Waelti befand sich zur Zeit des Tunnelbaus das Restaurant Sonne. Das grosse Haus an der Alpenstrasse 48 verkörperte im Tripoli so etwas wie ein Zentrum oder einen Blickfang. Beim Betrachten der alten Tripoli-Bilder findet man sich meistens anhand der „Sonne“ zurecht.

Hermann Waelti hat ein ausgezeichnetes Gedächtnis und erinnert sich an viele Leute und Originale, die das Tripoli bevölkerten. Seine Spielkameraden waren mehrheitlich Italienerkinder. So lernte Hermann Waelti Sprache und Alltag der italienischen Familien im Tripoli kennen. In den Zwanziger Jahren standen an der Alpenstrasse noch etliche bewohnte Baracken.

Hermann Waelti wohnt auch heute noch mit seiner Gemahlin an der Alpenstrasse 48, wo er jahrzehntelang und erfolgreich ein Coiffeur-Geschäft betrieb.

Lied aus der Tripolizeit

Mir sy zwöi Tschinggeli
Chöme us em Tripoli
Mir gö go musiziere
Hufe Gäld verdiene
I spiele d’Violin
Und du zupfsch d’Mandolin
Am andere Sundig fö mr wieder a
Santa Lucia.

Aus der Erinnerung von Hermann Waelti, 23. Aug. 2003

Daten zum Tunnel

Eine Zusammenstellung der Fakten, Zahlen und Daten zum Grenchenbergtunnel 1911-–1915

Länge des Tunnels: 8578 m

Ausführende Baugesellschaft: Société Franco-Suisse de construction, ligne Moutier-Longeau, Prud'homme, Rothpletz & Cie., Berne

Name des Bauobjekts: Münster-Lengnau-Bahn MLB

Baufinanzierung: Credit Français, Paris, und die Französische Ostbahn

Konzessionsinhaberin und Bauherrschaft: BLS Bern Lötschberg Simplon Bahn, Bern

Wichtige Daten

06.11.1911: Feier zur Eröffnung der Tunnelbauarbeiten in Grenchen. Hohe Gäste, Ansprachen, Musik und Fackelzug durchs Dorf und Beginn der Bauarbeiten in Moutier

07.11.1911: Beginn der Bauarbeiten in Grenchen

24.10.1914: Durchstich des Sohlstollens (16.30 Uhr)

24.07.1915: Schlusssteinlegung

10.09.1915: Belastungsproben der Brücken

16.09.1915: Amtliche Bauabnahme (Kollaudation), erster Zug fährt durch den Tunnel

01.10.1915: Betriebseröffnung

Kosten des Tunnels

Voranschlag 1912: Fr. 26.022.000.-
Ausgaben bis 30.6.1916: Fr. 25.718.735.19

Unfälle während des Tunnelbaus

Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von sechs und mehr Tagen kamen zur Anzeige:

Nordseite (Moutier):	556
Südseite (Grenchen):	552

Unfälle mit tödlichem Ausgang ereigneten sich:

Nordseite (Moutier):	4
Südseite (Grenchen):	8

Geldsendungen

Von den Arbeitern einbezahlten Geldsendungen nach Italien:

In Grenchen:	Fr.	734'774.—
In Lengnau:	Fr.	57'400.—
In Moutier:	Fr.	746'777.—
Total:	Fr.	1'538'851.—

Technische Zahlen

– rund 350'000 m^3 Material Gesamtausbruch
– rund 359'000 kg Sprengstoff
– 531'671 Arbeitertagschichten

Anzahl Arbeiter

Mittlere (max.) Anzahl Arbeiter

Süd (Grenchen):	575 (908)
Nord (Moutier):	482 (837)

Viadukte in Grenchen

Oberdorf-Viadukt:	Länge 292 m
Mösli-Viadukt:	Länge 288 m

Oberdorf-Viadukt (Mauern/Beton): 7355 m^3
Mösli-Viadukt (Mauern/Beton): 6314 m^3

Gewicht der beiden Stahlbrücken auf dem Mösli-Viadukt: 184400 kg

Wassereinbrüche

Am 7. Februar 1913 wurde beim Tunnelbau in Grenchen die Wasserader angeschnitten, die nicht nur den Dorfbach speiste, sondern auch das Wasserversorgungsnetz der Gemeinde Grenchen. Eine mit Wasser gefüllte Höhle entleerte sich in den Tunnel. Weitere Wassereinbrüche folgten und am 4. März 1913 funktionierte die Wasserversorgung Grenchens nicht mehr.

Erdbeben

Am 1. Juli, 2. und 11. November 1913 erschütterten lokale Erdbeben Grenchen und die Umgebung. Die Entleerung der Kavernen im Berg verursachte wahrscheinlich diese Erdstösse.

Bibliographie-verzeichnis

Eine Quellenübersicht

Tripolis, Grenchen, Münster-Lengnau-Bahn, Tunnelbau

Andreae, Charles: Die Münster-Lengnau Bahn. (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft ; 9). - Bern, 1943. 172 S., Tab.

Batzli, Stefan: Von „Tripolis“ bis „Schwarzenbach“. Fremdenfeindlichkeit im Kanton Solothurn. Liz.-Arbeit Uni Bern, 1993. 117 S.

Bloch, Urs: Die braunen Söhne des Südens. Olten, 1997. Liz.-Arbeit Uni Basel. 114 S.

Einwohnergemeinde Grenchen, Redaktion PRG Grenchen: Die Moutier-Lengnau-Bahn – Unterrichtsreihe für die Grenchner Schulen, Oktober 1988 im Rahmen der 75 Jahre BLS

Frey, Heinz, und Ernst Glättli: Schaufeln, Sprengen, Karren. - Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts .- Diss. Phil I, Universität Zürich.-Zürich: Chronos Verlag, 1987. - ISBN 3-905278-19-7. - 496 S., Ill.

Grenchen - Deine Stadt.- Heimatkundliches Lehrmittel für die 4. Klasse zum Anlass der Feier "500 Jahre Zugehörigkeit des Standes Solothurn zur Eidgenossenschaft". Hrsg. v. der Einwohnergemeinde Grenchen.- 2. überarb. Auflage 1992.- Redaktion der 2. Auflage: Teddy Buser, Hubert Bläse, René Inderkummen, Gilbert Schelling, Roland Siegrist.- Grenchen, 1992. 86 S., Ill., mit Beilage 20 S.

Grossenbacher, R. und M. Hügli: Moutier-Grenchen-Lengnau 1915-1990. Eine Bahnlinie fährt durch die Zeit = Un chemin de fer à travers le temps .- Bern : BLS, 1990. – 31 S., ill.

Gruppenwasserversorgung Grenchen. Seit 1962. Pumpwerk Kyburg 1977. – Vom Dorfbrunnen zur Gruppenwasserversorgung Grenchen. - [Grenchen, 1977], 9 Blatt [Typoscript, Autor unbekannt]

Häfliger, H.: 50 Jahre Münster - Lengnau – Bahn. - SBB-Nachrichtenblatt. - 42 (1965) 9, S. 8-9, Ill.

Houriet, Charles: Die Seele blieb im Tunnel. – (Grenchner Jahrbuch 1988). – Grenchen, 1988. - S. 52-53.

INSA Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920, Bd 5: Städte Grenchen, Herisau, Lausanne, Liestal. Hrsg. von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte. Bern, 1990. ISBN 3-280-01982-6. - 480 S., ill.

Lätt, Jean-Maurice: 120 Jahre Arbeiterbewegung des Kantons Solothurn. Zürich, 1990. – 369 S., ill. - ISBN 3-905278-64-2

Laube, Thomas: Trimbach. Von der Steinzeit bis zur Gegenwart. Trimbach: Einwohnergemeinde, 1998. 207 S., Ill.

Lechner, Gerald: Der Tunnelgeist oder: Die seltsame Geschichte vom Risisdurs. – (Grenchner Jahrbuch 1988). – Grenchen, 1988. – S. 50 – 51.

Lengnau - wie es früher war. Ein Buch mit alten Fotos, Ansichtskarten und Dokumenten. Hrsg. von Walter Rüfli-Schär u.a. - Lengnau, 1989. 115 S., Illustriert.

Lüthi, Christian: Die Spinnerei Felsenau 1864-1975. Ein wichtiges Kapitel der industriellen Vergangenheit Berns. Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, Jg. 2002, Heft 2. Bern, 2002. S. 49-99, ill.

Meyer, Erich: Tripolis bei Olten. Die Fremdarbeitersiedlung beim Hauenstein-Basistunnel. Oltner Neujahrsblätter 1991. Olten, 1991. S. 30 – 37.

Monografia della Società di Mutuo Soccorso fra gli operai della galleria del Grenchenberg a Grenchen : in occasione dell'Esposizione Nazionale Svizzera a Berna. - Grenchen: Società di Mutuo Soccorso fra gli operai della galleria del Grenchenberg, [1914?] (Grenchen: Buchdruckerei A. Niederhäuser). - 37, [14] S. : Ill.

Pometta, Daniel: Sanitäre Einrichtungen und ärztliche Erfahrungen beim Bau des Simplontunnels

1898-1906. Winterthur, 1906. – 101 S., Fig., Tab.

Schlussbericht an das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement über den Bau der normalspurigen Hauptlinie Münster-Lengnau. Bern: BLS, 1917. – 70 S., Fig., Tab., 20 Karten und Tafeln.

Schweizerische Bauzeitung: Wochenschrift für Bau-, Verkehrs- und Maschinentechnik : Organ des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Gesellschaft ehemaliger Studierender des Eidgen. Polytechnikums in Zürich = Revue polytechnique. - Jg. 1911-1916

Steiner-Ferrarini, Marina: Wahlheimat am Simplon. Die italienische Kolonie des Oberwallis. - Brig, 1992. – 208 S., Ill.

Strub, Werner: Heimatbuch Grenchen. Solothurn, 1949. – XVI, 758 S., ill.

Tausend Jahre Lengnau. Ein Dorf im Wandel der Zeit, 997-1997. Redaktion Fred Geiselmann. Lengnau: Einwohnergemeinde, 1997. - 199 S., Ill.

Vögtli, Beat: Trimbach, ein Passdorf, unsere Gemeinde, meine Heimat. Trimbach, Einwohnergemeinde, 1975. 444 S., Ill.

Wägli, Hans G.: Ferdinand Rothpletz, 1872-1949. – Aus: Sechs Schweizer Alpenbahningenieure. – (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik. Bd. 69). -Meilen: Verein für wirtschaftshistorische Studien, 2001. – S. 69 – 86.

Walter, Rainer W. und Charles Houriet: Die Grenchner Kantinen – ein Stück fremder Kulturen. – (Grenchner Jahrbuch 1987). – Grenchen, 1987. S. 53 – 59.

Walter, Rainer W.: 80 Tonnen Grenchen. – (Grenchner Jahrbuch 1988). Grenchen, 1988 – S. 45-49

Wiesmann, E.: Der Bau des 8134 Meter langen Hauenstein-Basistunnels Basel-Olten. Denkschrift von E. Wiesmann, hrsg. von der Julius Berger Tiefbau-Aktiengesellschaft, Berlin. Berlin, Bern, 1917. – 86 S., Fig., Tab., Taf.

Zoller, Paul O.: Grenchen. Eine Beschreibung. - Solothurn, 1913. – 48 S., ill.

Geologie, Hydrologie

Baumberger, E.: Geologisches Gutachten über einige den Bau eines Basistunnels Münster-Grenchen betreffende Fragen. - Büren a. Aare : Hediger, 1908. - 12 S. Tab., 1 Karte

Buxtorf, August. - Geologie des Grenchenbergtunnels mit Berücksichtigung der hydrographischen und thermischen Verhältnisse und der Tunnelbeben / von A. Buxtorf und A. Troesch. - Bern : [s.n.], 1917. [001112430]

Buxtorf, August: Die mutmasslichen geologischen Profile des neuen Hauenstein- und Grenchenbergtunnels im Schweizer Jura. – 1913. - (Verhandlungen der Naturforschenden Gesellschaft in Basel, Bd 24). - Basel, Birkhäuser, 1913, S. 228-258, Fig., Tab., 1 Karte

Buxtorf, A. u. F. Bräm: Geologisches Profil des Grenchenbergtunnels [Karte]. - Verteilung der Quellen u. Gesteintemperaturen im Grenchenbergtunnel /. - Bern : Kümmerly und Frey, [ca. 1912]. - Profile auf 1 Bl. 57 X 98 cm

Schlussbericht an das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement über den Bau der normalspurigen Hauptlinie Münster-Lengnau. Bern: BLS, 1917. – 70 S., Fig., Tab., 20 Karten und Tafeln.

Schweizerische Bauzeitung : Wochenschrift für Bau-, Verkehrs- und Maschinentechnik : Organ des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Gesellschaft ehemaliger Studierender des Eidgen. Polytechnikums in Zürich = Revue polytechnique. - Jg. 1911-1916

Planung der Münster-Lengnau-Bahn

Andreae, Charles: Die Münster-Lengnau Bahn. (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft ; 9). - Bern, 1943. 172 S., Tab.

Bericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates betreffend die Motion W'; B' vom 18. März 1907 in Sachen Erstellung einer rationellen Zufahrtslinie zur Berner-Alpen-Bahn durch den Jura. - Bern, 1908. - 8 S.

Eisenbahnprojekt Münster-Grenchen : Vorlagen behufs Konzessionserwerbung: Konzessionsgesuch und Berichte. - Bern : Hartmann, 1900. - 24 S.

Greulich, K.: Technischer Bericht und Kostenvoranschlag zum generellen Projekt der Münster-Grenchen-Biel-Bahn nebst vergleichen-

der Untersuchung des Weissensteinbahn-Projektes : Im Auftrag des Initiativkomitees. - Biel : Schüler, 1902. - 39 S. Tab.

Memorial der Gemeinde Büren a.A. betreffend Basis-Tunnel Münster-Grenchen und Verbindungsbahn Grenchen-Büren. - Büren a.A., 1909. - 4 S.

Moser, Robert: Memorial über neue Eisenbahn-Projekte im mittleren Jura-. - Biel : Schüler, 1902. - 32 S. Tab.

Schlussbericht an das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement über den Bau der normalspurigen Hauptlinie Münster-Lengnau. Bern: BLS, 1917. – 70 S., Fig., Tab., 20 Karten und Tafeln.

Wullimann, Leo: Memorial über die Eisenbahn-Projekte Münster. - Grenchen : Guldimann & von Gunten, 1908. - 22 S.

Sammlungen

Heimatsammlung Hans Kohler

Grenchensammlung Rainer W. Walter

Quellen

Gemeinderatsprotokolle 1911-1912, 1914-1915

Protokolle der Gemeinderatskommission 1911-1915

Regierungsratsprotokolle (Ratsmanuale) 1911-1915

Lokale Tageszeitungen 1911-191

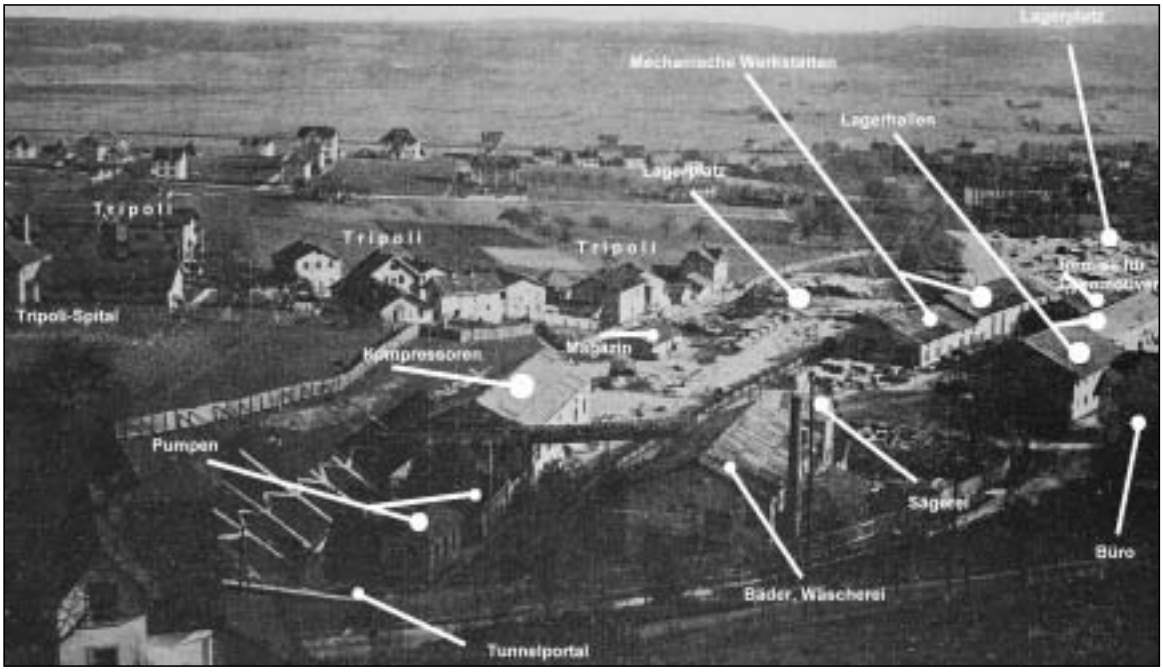
Baudokumentation Baudirektion Grenchen

Archiv SWG

Befragte Zeitzeugen

Frau Elvira Casule-Sinelli, Grenchen, unter Mitwirkung von Frau Mafalda Sinelli, Grenchen, Herrn Richard Tschaggelar, Grenchen, und Herrn Renato Sinelli, Unterehrendingen

Herr Hermann Waelti, Alpenstrasse 48, Grenchen



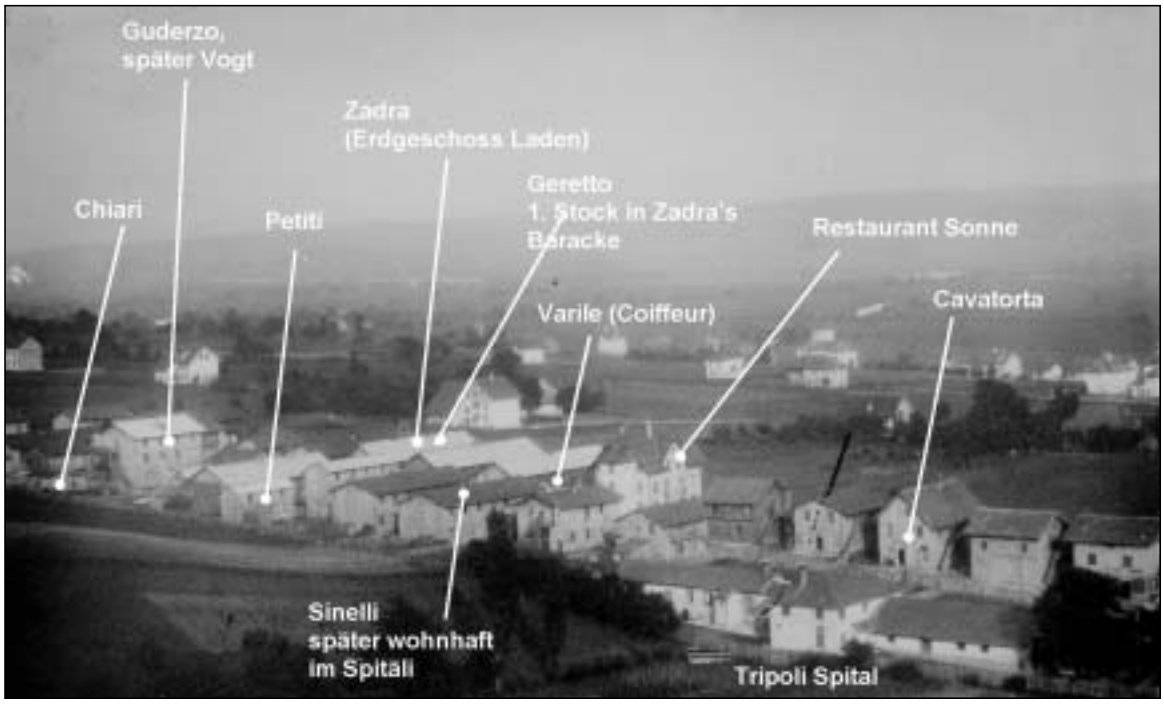
Quelle: Alfred Fasnacht

Werkplatz Grenchen

Herzlichen Dank!

Die Aufgabe, eine Ausstellung zur legendären Siedlung „Tripoli“ zu realisieren, war nicht einfach zu lösen. Das Thema war relativ schnell gefunden, nicht aber das Material und die Informationen. Der Tunnel und sein Bau sind akribisch genau beschrieben, das Leben der Tunnelbauer und das in der Siedlung wurden weitgehend ausgelassen. Die ersten Versuche an Informationen zu gelangen war ernüchternd. Das Projekt schien bereits in seinen Anfängen zu scheitern. Doch plötzlich öffneten sich Türen und Tore. Das unermüdliche Forschen von Fred Fasnacht und die Beziehungen von Rainer W. Walter halfen. Heute besitzen wir zahlreiche Dokumente bis hin zu Tonaufnahmen von Zeitzeugen, die uns einen Einblick ins Tripoli geben. Eine wichtige Epoche Grenchens, ein Gebiet unserer Stadt, eine Besonderheit hätte sich beinahe im berühmten Staub der Zeit aufgelöst. Dass dieser Zustand nicht eingetreten ist, verdanken wir zahlreichen Personen und Organisationen, die uns ideell, finanziell und mit ihrem Wissen unterstützten. Wir danken allen ganz herzlich!

Dem Lotteriefonds des Kantons Solothurn; dem Amt für Kultur und Sport des Kantons Solothurn; dem Bundesamt für Wohnungswesen (BWO); der Stadt Grenchen; der Armin & Rosmarie Daester-Schild Stiftung; dem Amt für Kultur, Grenchen; Per Just und seinen Leuten von den Städtischen Werken Grenchen; Hans Kohler, Grenchen; Bruno Egger und Richard Schmutz, Baudirektion Grenchen; der Familie Sinelli mit Richard Tschaggelar, Renato Sinelli, Elvira Casule, Mafalda Sinelli; Hermann Waelti, Grenchen; der Direktion und Verwaltung der BLS; Hans Schwarz, Grenchen; Hansjörg Tschanz, Staatsarchiv Solothurn; René Inderkummen und der Museumsgesellschaft; Gemeindepräsident Martin Straumann, Trimbach; Zentralbibliothek Solothurn, Herr Gasser, Solothurn; Werner Neuhaus und Beat Zürcher, SBB Historic, Infothek, Bern; Stadt- und Universitätsbibliothek Bern; Archiv BLS, Rolf Grossenbacher, Bern; Stadtbibliothek Olten, Christoph Rast, Olten; Urs Bloch, Olten; Franco Supino, Solothurn; Céline Pittet, Amt für Umwelt, Solothurn; Charles Houriet, Grenchen; Peter Humm, Grenchen; Werner Rüefli, Vize-Präsident der Bürgergemeinde Lengnau; Andreas Kaufmann, pgm medien; Daniele Di Giacinto, mlzd Architekten, Biel; dem Team vom Bahnhof Nord, Grenchen und vielen weiteren Frauen und Männer, die mit ihren Hinweisen neue Spuren in die Vergangenheit öffneten.



Quelle: Alfred Fasnacht

Die Suche nach weiteren Informationen ist noch nicht abgeschlossen. Wer sich noch an Fragmente dieser Zeit erinnern mag, soll sich doch bitte bei den Verantwortlichen dieser Broschüre melden.

Kultur-Historisches Museum Grenchen, Absyte 3, 2540 Grenchen, Tel./Fax 032 652 09 79