

Grenchener Volksblatt

Offizielles Publikationsorgan von Grenchen und Umgebung

mit Gratisbeilage „Schweizerheim“

Mittwoch den 15. Mai

Nr. 58 — Grenchen 1912

Zweihundzwanzigster Jahrgang.

Inserionspreise:
Die einseitige Zeile über drei Raum 10 Gs.
Nachtagen 10 Gs.
Reklamen: 20 Gs. die Zeile.
Postkonto Nr. 101. — Telefon 44.

Abonnementspreise (vorausbezahlt):
Fr. 4.20 jährlich, Fr. 8.20 halbjährlich, Fr. 1.70
pro Quartal, franco ins Haus. Aus Ausland
bei halbjährlicher Bestellung Fr. 12.— per Jahr
Postzusatzgebühr 10 Gs.

Druck und Verlag:
Buchdruckerei A. Niederhäuser, Grenchen

Die nächste Nummer erscheint d. 3. Freitages (Ausfahrt) wegen schon Mittwoch abends.
Inserate für diese Nummer wollen man gefl. bis mittags 12 Uhr abgeben.

Münster-Grenchen und Abzweigung nach d. in Süden.

Es ist seiner Zeit um Festlegung des Südpotentials des Tunnels Münster-Grenchen handelte, standen sich die beiden Projekte, Bahnstunnel mit Grenchen, gegen Ausbuchtung hoch oben, über dem Dorf Grenchen, beim sogenannten Wäldershof, Höhe 559,8, gegenüber. Nachdem nun das endgültige Urteil abgestimmt ist und die Arbeiten begonnen haben, ist man sich klar, daß weder die eine noch die andere Idee zur Verwirklichung gelangt.

Beide feilsten Ansichten liegen sich hören und vom Standpunkte ihrer resp. Interessen aus auch motivieren. Die verlangte Ausbuchtung hoch oben, um eine Einfahrt in den jetzigen Bahnhof Grenchen und damit die gegebene natürliche Fortsetzung über Büren-Luz zu verumöglichen.

Für Büren und alle die, welche das allgemeine Interesse im Auge hatten, lag es in der Natur der Sache, gerade das andere Projekt zu befürworten. Der status quo ist nun folgender:

Das Südpotential mündet aus unterhalb der „Schögg“ bei Punkt 484,47. (Das Nordpotential liegt auf Quote 535,30 und der Kulminationspunkt auf 545,05.) — Von dort führt die Linie mit einem Damm gegen Süd-Süd-Westen, durchquert sodann in südwestlicher Richtung vermittelst eines hohen Dammes das Dorf Grenchen gegen Ausbuchtung, wo ein neuer Bahnhof erstellt wird, wendet sich von dort wieder südwestlich, überquert westlich des Dorfes Grenchen, wo der Bahndamm in die Landstraße Grenchen-Lengnau einmündet (P. 452), leitet sich gleich nach Süden, überquert zwischen P. 452 und 448 die jetzige Linie Olten-Biel, schneidet in einer ziemlich nach Süden verlegten, großen, westlich führenden Karree den sogenannten Runterselb-Hügel 447 südwestlich Grenchen), auf der Nordseite an und mündet dann, etwa 100 Meter östlich des jetzigen Stationsgebäudes Lengnau, in der Nähe von P. 443 in die abgezeichnete Linie Olten-Biel.

Dieser Stand der Dinge bedingt einen nun in der Uebereinstimmung, daß die Konstruierung dieser großen Karree nach Süden und Einföhrung der Linie in den Bahnhof Lengnau nicht nur den Zweck verfolgt, das Gefälle vom vorbeschriebenen neuen Bahnhof Grenchen weg gegen Lengnau zu stellen, sondern ebenso gut denjenigen, die selber von der naheliegenderen Seite her zu beteiligen vermagte Abzweigung und Weiterführung der Linie gegen Süden zu ermöglichen. Die überall im Leben — normale Verhältnisse vorausgesetzt — hat auch hier das Natürliche und Rationelle über den Willkürlichen und künstlichen gesiegt, sich selbst Bahn gewinnen und dem gesunden Menschenverstande zu nützen wie Italien, überhaupt allen objektiven Bedenken und das allgemeine Interesse in den Vordergrund stellenden Bürgern, besteht die bestimmte Meinung, eine Abzweigung nach Süden werde

und müsse kommen. Man ist sich sehr wohl bewußt, daß nur dadurch dem „Prinzip der kürzesten Linie“, das hier aus Gründen der Konkurrenz sozusagen rücksichtslos durchgesetzt werden muß, Genüge geleistet und die Schaffung einer rationalen Zufahrtslinie zum Simplon verwirklicht wird. Bekanntlich steht dieses „Prinzip der kürzesten Linie“, namentlich für den internationalen Verkehr, in neuester Zeit eben aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit gegenüber schon bestehenden und in sicherer Aussicht stehenden Linien, hauptsächlich von Frankreich her, der Festlegung neuer Linien je länger je mehr im Vordergrund. Wer das selbe absichtlich oder unabsichtlich, oder aus Sympathien für einzelne O. S. S. oder vielleicht aus politischen Gründen oder „Brüderlichkeit“ vernachlässigt, der kann ganz sicher sein, daß er abgestochen wird. In einschüchternen Reisen ist man sich dessen ganz klar bewußt, ansonst würde man nicht Millionen opfern für die Festlegung des Hauensstein. Letztere Tatsache bildet übrigens einen eigentümlichen Kontrast zu einer Italienführung Grenchen-Biel, wodurch man statt dem in vorliegendem Falle einzig und allein richtigen und gegenüber der Konkurrenz allein zu verantwortenden „Prinzip der kürzesten Linie“ einer O. S. S. zu lieb, die weder Fremden noch Handelsstädte ist und im internationalen Verkehr keine Rolle spielt, das in keiner Weise berechtigt, längst abgelehnte Prinzip einer längeren Italienführung zur Anwendung bringen will. Beim Hauensstein Millionen für Abzweigung und Verastung der Betriebskosten, bei Grenchen-Biel Millionen für Verlängerung der Linie um 7 bis 8 Km., für die ein sehr problematischer Gegenwert in Aussicht steht. Abgesehen vom Zeitverlust, bringt diese Verlängerung vermehrte Lärm, sehr große Betriebs- und namentlich Baukosten (Brücken in Bügg und Büggwyl, Doppelschienen Biel-Luz etc.) und endlich noch die sehr hinderliche Spitzkehre in Biel, insofern sie durch den Bahnhofsbau nicht vermieden werden kann, mit sich. Alles Faktoren, durch welche die Konkurrenzfähigkeit schon von vornherein ausgeschaltet wird und welche weder durch Tarifpolitik noch Verkehrsleistung ersetzt werden können. Wir begreifen sehr wohl, daß man größere O. S. S. und den Lokalverkehr berücksichtigen muß, aber vorliegend bedarf es keines weiteren Beweises, um darzutun, daß diese Rücksichten in keinem Verhältnisse stehen mit denjenigen, die man den allgemeinen und internationalen Interessen und namentlich der Konkurrenzfähigkeit schuldet.

(Schluß folgt.)

Eidgenossenschaft.

Die Augen auf. Im „Giornale degli Italiani“, dem Organ der in der Schweiz wohnenden Italiener, stand vor kurzem ein Artikel, der unsere Aufmerksamkeit verdient, weil er charakteristisch ist für die der Schweizerischen Eidgenossenschaft feindselige Stimmung in Italien. Er lautet im wesentlichen wie folgt:

Die Italiener wünschen endlich einmal eine offene Aussprache mit der Schweiz, unabweislich und gerade, wie es einem Volke, das seiner Stärke bewußt ist, geziemt. Wir müssen endlich wissen, ob die Schweiz noch der neutrale Staat, der europäische Pufferstaat ist, oder ob sie, offen oder geheim, einer der großen politischen Konstellationen beitreten will; wir möchten einmal wissen, ob die Schweiz noch immer die Schweiz ist, oder ob sie etwas wie ein zweites Serbien werden soll.

Die gesamte schweizerische Landesverteidigung ist gegen Italien gerichtet! Gegen Italien weisen die Befestigungen von St. Maurice und des Gottardo. Gegen Italien wird neuerdings auch

Bellinzona befestigt. Das Hauptargument der Anhänger der Greina gegen den Simplon ist die militärische Verteidigung gegen Italien. An der deutschen und französischen Grenze hingegen ereignet sich nichts dergleichen. Die Schweiz befestigt sich lieberhaft gegen die entwarfante italienische Grenze; noch vor kurzem wurde gemeldet, wie eine große italienische Militärkommission das Gelände am Ortasee zum Zweck bedeutender Festungsanlagen inspizierte, die ganz augenscheinlich gegen die Schweiz gerichtet sind; die Gefahr, welche der Schweiz im Norden droht, ist doch ganz anders bedenklich.

Italien kann diesen Zustand nicht mehr länger ertragen. Wir können Mailand nicht unverteidigt lassen. Italien kann nicht zusehen, wie die Schweiz sich bis an die Pässe (!) gegen uns bewaffnet; wir haben eine solche Behandlung in keiner Weise verdient. Was will das heißen? Die Schweiz soll uns Rechenschaft darüber geben. Entweder rüstet die Eidgenossenschaft ab, oder Italien rüstet sich gegen die Schweiz.

Kantone.

Bern. Vom Schnellzug getötet. Auf der Station Zwillingen (Jura) ereignete sich am Freitagmorgen ein schwerer Unglücksfall. Aus dem Pariser Schnellzug, welcher dort auf die Kreuzung wartete, war ein Reisender ausgestiegen und hatte das zweite Geleise betreten. In diesem Augenblicke brauste der Genfer Schnellzug daher und durchschnitt den Unglücklichen in zwei Teile.

Agypten-Explosion. In der Zentralfabrikation Bern A. G. explodierte unter gewaltiger Detonation aus unbekanntem U. S. S. ein Agyptenbehälter. Ein Arbeiter erlitt geringfügige Verletzungen. Der Materialschaden ist unbedeutend.

Belohnung. Ein zwanzigjähriger Mechaniker aus Rondez hat unweit vom Bahnhof in Delsberg mit seinem Motorvelo ein 14jähriges Mädchen überfahren und schwer verletzt.

Bei einer Schießübung in Wimmis wurde ein Jäger lebensgefährlich verletzt. Ein Geschos sprallte an einem Ast eines Stübchens ab und drang dem jungen Mann unterhalb des linken Schulterblattes in den Leib.

Schwerer Unglücksfall. In einem fleißigen Geschäftshause in Bern ereignete sich ein schwerer Unglücksfall. Ein Dienstmädchen öffnete im Lift während der Fahrt gewaltsam die Türe, um hinauszuschauen. Es wurde ihm der Kopf vom Leibe getrennt.

Ein Schulknabe verschwunden. Seit dem 2. Mai 10 Uhr vormittags wird der dreizehnjährige Walter Ruhn aus Bern vermisst. Signalement: ziemlich groß für sein Alter, keine Narbe unter dem rechten Auge, trägt Rock, Weste und lange Hosen vom gleichen schwarzen Stoff und braune Strümpfe. Der Knabe soll noch am darauffolgenden Samstag am Bahnhof gesehen worden sein. Er hatte am Tage des Verschwindens in Bern Fahrpläne verkauft. Da er schon vorher in der Schule ausgeblieben ist und sich mit Geld versehen hat, so vermutet man, er sei von Bern abgereist.

Jüriah. Sonntagsruhe. Der Stadtrat beantragt dem Großen Stadtrat, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Regierungsrat: 1. In den Coiffeur- und Coiffeuregeschäften im Gebiete der Stadt Jüriah darf an öffentlichen Ruhetagen nicht gearbeitet werden, und es sind die Geschäfte den ganzen Tag geschlossen zu halten. 2. Die gewerbetreibende Ausübung des Coiffeur- und Coiffeureberufes ist auch außerhalb des Geschäftsbereiches an öffentlichen Ruhetagen für Geschäftsinhaber wie Angestellte verboten.

Abonnementpreise (vorausbezahlbar):
Fr. 2.20 jährlich, Fr. 3.20 halbjährlich, Fr. 1.70
vierteljährlich, franco ins Haus. Ins Ausland
bei wöchentlichem Versandung Fr. 12.— per Jahr.
Postgebühren 10 Gts.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.
Druck und Verlag:
Buchdruckerei A. Niederhäuser, Grenchen

Insertionspreise:
Die einpolige Zeile über deren Raum 10 Gts.
Nachfragen 10 Gts.
Reklamen: 20 Gts. die Zeile.
Polstergewinn Va 101. — Telefon 44.

Münster-Grenchen
und Abzweigung nach dem Süden.

(Schluß.) (B. N.)

Es ist nun technisch längstens festgestellt und fällt
auch jedem Laien ohne weiteres in die Augen, daß
eine Abzweigung nach Süden von dem nun der
Hauptfrage nach festgelegten Trace und dadurch ent-
stehende Verkürzung der Linie von 7 1/2 bezw. 9
Kilometer gegenüber einer Linienführung über Biel
sehr leicht, eventuell äußerst billig und ohne tech-
nische Schwierigkeiten zu erstellen ist. Wir ver-
weisen diesbezüglich auf folgenden, aus einem Auf-
satz aus schweizerischer Feder stammenden Passus
der „Schweizer Bauzeitung“ vom 13. April 1912.
„Die um den Preis der größeren Tunnelänge und
Zunahme der Senkung des Kulminationspunktes
und Abkürzung der Linie ermächtigt es nun
aber, schon in Lengnau die S. B. B. zu erreichen,
von wo die Münster-Grenchen-Bahn ohne technische
Schwierigkeiten in ungefähre südlicher Richtung fort-
gesetzt und in Dohingen die Linie Solothurn-Lyß
genommen werden kann. Damit wäre dann die
direkte Verbindung Delle, bezw. Basel-Delsberg-
Münster-Grenchen-Lyß-Bern unter Vermeidung von
Biel hergestellt.“

Wenn nun nebst dem gefunden, unbefangenen
Laienverständnis die Technik so spricht, warum wollen
es unsere Behörden, Hüter unserer Finanzen und
volkswirtschaftlichen Interessen nicht einsehen? Ja,
eben warum?

Offenbar wird es auch hier gehen, wie beim
Weihenstein — man wird erst durch Schaden klug.
Daß dieser Schaden infolge der nur teilweisen Kon-
kurrenzfähigkeit mit Rücksicht auf bestehende und
sicher entstehende Vinten nicht ausbleiben wird,
liegt auf der Hand.

Nachgewiesenermaßen liegen alle nur irgendwie
notwendigen Faktoren für eine Abzweigung und
Kürzung nach Süden vor. Nun legen wir uns
aber die Frage vor, ob es nicht richtiger wäre,
diese Abzweigung statt in Dohingen schon östlich
Büren in die jetzige Linie Solothurn-Lyß einzu-
führen. Wir behaupten dies und zwar aus fol-
genden Gründen: Führt man die Linie ab Bahn-
hof Lengnau in gerader Richtung in den Bahnhof
Dohingen, so bedingt dies, abgesehen von der
schwierigen Ausfahrt in Lengnau, Inanspruchnahme
der sogenannten Angleren, ganz sumpfiges Terrain
nordöstlich der Büren-Bieterlen-Straße und südlich
P. 438, Anschneiden des östlichen Teils des Bü-
tenberges bei Meinsberg, ungefähr auf Quote 460

Ueberdeckung der circa 100 Meter breiten „alten
Kare“, des sogenannten „Häkt“ südlich Meins-
berg, weitere zweimalige Ueberdeckung der Schläufe
derselben bei „Hühneracker“, Ueberdeckung des
Nidau-Bürenkanals, Durchführung des zum Baue
einer internationalen Linie mit großen Frachten
und vielen Schneckzügen sehr ungünstigen „Sriens“
von ca. 3 Kilometer Länge, Ueberführung von 3
weiteren Wasserläufen in diesem Gebiete, von der
„alten Kare“ herrührend. Alles dieses auf eine
Strecke von virtuell ungefähr 8 1/2 Kilometer. Wir
geben zu, daß dies keine absoluten technischen
Schwierigkeiten sind im eigentlichen Sinne des
Wortes. Wohl aber sind es schwer ins Gewicht
fallende topographische, nur mit unbehaltensmäßig
großem Kostenaufwande zu überwindende Hinder-
nisse. Man stelle sich die ungeheuren Feststellungs-
und Unterhaltungskosten dieser Kunstbauten und
die dadurch bedingte verminderte Betriebssicherheit
einmal klar vor Augen und besorge das Trace an
Hand des Siegfried-Atlas 1:25000. Nach un-
terer Ansicht würde man hier die Preise zu teuer
bezahlen und sollte im Hinblick auf die dadurch zu
gewinnende, relativ ganz kleine Abkürzung davon
abgesehen werden. Hier rechtfertigen es die Um-
stände und namentlich die topographischen Verhält-
nisse, um ein Minimum vom Prinzip der kürzesten
Linie abzumachen und die Linie östlich Büren, un-
gefähr bei „Siechenhaus“ oder noch näher beim
Städtchen, bei „Burgerholz“ in die Linie Solothurn-
Lyß einzuführen. Diese letztere Linie Bahnhof
Lengnau (P. 442) in diejenige Solothurn-Lyß (443)
würde nur etwa 4 Kilometer Bahnbau erfordern,
keine Steigung aufweisen, topfebenes, ganz billig
zu erwerbendes Land mit äußerst zweckdienlichem
Untergrund bestreichen, keine Expropriationen von
Gebäuden notwendig machen, fast keine Straßen
berühren und nur eine einzige Brücke über die
Lare östlich Büren erfordern. Die Feststellungskosten
wurden im Jahr 1904 von den internationalen
Experten zur Begutachtung der Zufahrtslinien zum
Simplon durch den Juro, den Herren Colomb,
Garnier und Bouhen, inklusive Brücke über die
Lare, auf nur 600,000 Fr. berechnet.

Die Idee dieser Abzweigung nach Dohingen ist
nicht neu. Sie war der ursprüngliche Gedanke des
Ingenieurs Labome in Paris, gew. neuenburgischen
Stadttrats und Oberingenieur beim früheren Jura-
Industriekol, lanciert in seiner Broschüre „Nouvelle
Traverse du Jura 1893. Nachdem man ihn aber
auf diese topo- und hydrographischen Schwierigkeiten
und nicht leicht zu hebenden Betriebsunsicherheiten,
sowie die sehr großen Bau-, Betriebs- und Unter-
haltungskosten aufmerksam gemacht und er das Ge-
lände auf Ort und Stelle besichtigt hatte, ist er

sofort davon abgekommen und hat das Projekt,
wie es dann von der bezeichneten internationalen
Expertenkommission als einzig richtig begutachtet
worden ist und für welches wir hier eintreten, aus
voller Ueberzeugung befürwortet. Labome ist im
Eisenbahnbau eine Autorität und Gebauer mehrerer
großen ausländischen Bahnen.

Durch eine Abzweigung nach Süden, zwischen
Grenchen und Lengnau, bei P. 449, oder ab Bahn-
hof Lengnau, würde Biel nicht abgesehen, da es
ja sehr gut mit dem Jura über Sonceboz und über
Lengnau-Grenchen mit Münster etc. verbunden
bleibt. Wir postulieren ja nicht eine Verhinderung
dieser Einführung in den Bahnhof Lengnau, son-
dern nur eine Abzweigung. Durch eine Verkehrs-
teilung und Tarispolitik würde Biel, soweit nicht
größere Nachteile dadurch entstehen, genügend be-
rücksichtigt werden können.

Aus allen diesen Argumenten, deren sich noch
eine Menge anführen ließen, wird jeder Unbefangene
ohne weiteres den Schluß ziehen, daß eine Ab-
zweigung und Abkürzung nach Süden — Grenchen-
Lengnau-Büren-Lyß — aus bau- und betriebstech-
nischen, verkehrspolitischen, militärischen und allge-
mein volkswirtschaftlichen Gründen vollständig ge-
rechtfertigt ist. Diese Lage auch im Interesse des
Bundes, der ja später die Zufahrtslinien zum Sim-
plon miterwerben muß. Es liegt aber in seiner
Pflicht, nur rationell angelegte Linien zu erwerben.

Eidgenossenschaft.

Zigeunerunwesen an der französischen
Grenze. Eine Bande Zigeuner, die letzter Tage
über Beurnevésin abgehoben wurde, wurde durch
die französische Polizei nach Delle geführt. Nun
kampiert die ganze Gesellschaft, die sich aus etwa
30 Personen zusammensetzt, Männer, Frauen und
Kinder, alles durcheinander, zwischen den Zollposten
von Delle und Boncourt. Die Zigeuner behaupten
russischer Nationalität zu sein und die Namen A-
gali, Michel und Badoche zu führen. Vor unge-
fähr 8 Wochen wurde die Bande an der französisch-
spanischen Grenze aufgegriffen und gegen die deut-
sche Grenze geführt. Nachdem sie dort von der
deutschen Gendarmerie zurückgeschoben wurde, führte
man sie nach Reichen, in der Absicht, nunmehr die
Schweiz mit ihnen zu beglücken. Wie man sieht,
wurde das läbliche Vorhaben der französischen
Polizei bei Beurnevésin vereitelt.

Kantone.

Bern. In Zollikofen stürzte ein vierjähriger
Knabe rücklings in einen Kellergraben hinunter. Er
erlitt einen Wirbelsäulenbruch und starb sofort.
waren, anlangte, und nach der Dame fragte, wurde
über das zur Krankenstube