

Voies d'accès au Simplon

Militärdepartement
der
Schweiz. Eidgenossenschaft.

EIDG. EISENBAHNDEPARTEMENT
REGISTRATUR
N^o 4506.
17. Juni 1902.

Bern, den 14. Juni 1902.

Cont. N^o 81/2(p).

In der Antwort wolle man obige N^o angeben.

Confidentiel

Sehe
17. VI. 02.

Konzession für eine Eisenbahn
Vallorbes-Landesgrenze.

Mit Schreiben vom 7. dies, K.-No. 4220/I, haben Sie uns ein
Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn
von der Jura-Simplonbahn Namens der Paris-Lyon-Mittelmehrbahn ge-
stellt. Das Gesuch bezieht sich auf die Strecke Vallorbes-Pon-
tarlier in dem Canton des Jura. Die Konzession soll sich auf die
von Vallorbes durch den Mont d'or bis zur Landesgrenze zur Vernehm-
Station Vallorbes selbst in unseren ausschliesslichen Besitze
befindet.

Indem wir Ihnen dasselbe samt Beilagen wieder zustellen, be-
ehren wir uns, nach Entgegennahme eines diesbezüglichen Berichtes
der eidg. Generalstabsabteilung, Sie noch auf folgendes aufmerksam
zu machen:

Zu der bereits bestehenden Bahnlinie kommt noch eine weitere
Unsere Westgrenze ragt, wie ein Blick auf die Karte zeigt, in
einem spitzen Winkel in das französische Grenzland hinein; es liegt
daher in der Natur der Sache, dass im Mobilmachungsfalle alle unsere
militärischen Anordnungen innerhalb dem Gebiete dieses vom Genfer-
see & der Juragrenze gebildeten Winkels durch französische Unter-
nehmungen in hohem Masse bedroht sind. Am ernstesten droht eine sol-
che Gefahr von Vallorbes her, wo die Linie Pontarlier-Lausanne das
Schweizergebiet erreicht, & von wo aus eine Invasionstruppe in einem
forcierten Tagemarsche den Corpssammelplatz Morges erreichen & die
dieselbst stattfindende Mobilisation stören könnte.

Um einen Ueberfall von Vallorbes & die mit demselben für die
Mobilmachung in Genf & Morges zusammenhängenden verderblichen Con-
sequenzen womöglich zu verhüten, sind bereits verschiedene Anord-
nungen getroffen worden.



Diese bestehen darin, dass einerseits schon zu Beginn der Mobilisation eine Schützenkompagnie nach dem genannten Orte instradiert wird, wo sie unter anderem den Eisenbahnviaduct über die Orbe sowie den Tunnel von les Combes zu bewachen hat, andererseits vorgesorgt ist, dass diese beiden Eisenbahnobjekte sofort mit einer Sprengladung versehen werden. Es fällt indessen in Betracht, dass die Schützenkompagnie einem geplanten französischen Ueberfall gegenüber eine nur geringe Widerstandskraft besitzt sowie, dass der Auslad französischer Truppen in Vallorbes weder durch die Zerstörung des Viaducts noch des Tunnels von les Combes verhindert werden kann, da diese Objekte nicht vor dem Bahnhofe Vallorbes, sondern auf der Linie von letzterem nach dem Landesinnern angelegt sind. Auf der andern Seite wird aber eine französische Ueberrumpelung per Bahn wesentlich durch den Umstand erschwert, dass der Betrieb der Strecke Vallorbes-Pontarlier sich in den Händen der Jura-Simplonbahn befindet & auch die Station Vallorbes selbst sich in unserem ausschliesslichen Besitze befindet.

Durch die Ausführung des neuen Bahnprojektes verschlechtern sich diese Verhältnisse für die schweizerische Landesverteidigung sehr erheblich & zwar in folgender Beziehung:

Zu der bereits bestehenden Bahnlinie kommt noch eine weitere hinzu wodurch Frankreich die Möglichkeit gegeben ist, gleichzeitig von zwei Seiten mit Truppentransporten in Vallorbes einzutreffen. Im Fernern fällt sehr ins Gewicht, dass die neue Linie nicht von der Jura-Simplonbahn betrieben werden soll, wie es zur Zeit für die Linie Pontarlier-Vallorbes der Fall ist, sondern von der französischen Bahngesellschaft P.L.M.

Wichtiger noch ist, dass durch die Umgestaltung des Bahnhofes von Vallorbes zu einem internationalen Bahnhof unsere Machtsphäre daselbst so eingeschränkt wird, dass es uns voraussichtlich nicht möglich sein wird, bei plötzlich eintretendem Kriegsfall den dortigen Auslad französischer Heereskräfte wirksam verhindern zu können. Als internationale Station wird sich der Ort erheblich vergrössern, es werden neue Betriebsgebäude, Remisen, Schuppen, Waarenhäuser & Dienstwohnungen in grosser Zahl entstehen & die Bevölkerung wird zu einem grossen Teil französisch werden.

Inbesondere werden sich daselbst in grosser Zahl französische Eisenbahnbeamte, Zollbeamte, Post- & Telegraphenbeamte niederlassen,, nebst Eisenbahnarbeitern. All dieses Personal wird nach den Gepflogenheiten der Grossstaaten fast ausnahmslos aus gewesenen Offizieren Unteroffizieren oder Soldaten bestehen. Es ist anzunehmen, dass das von zwei Seiten aus Frankreich hier zuströmende französische Element sich auf Unkosten der Schweiz vordrängen wird. Unter diesen Umständen dürfte man sich nicht wundern, wenn es uns bei plötzlich eintretender Kriegsgefahr nicht gelingen sollte den Bahnhof Vallorbes von fremdem Einflusse freizuhalten & dort unsere militärische Autorität zur unbedingten Geltung zu bringen. Es würde dazu die gegenwärtig bestimmte Schützenkompagnie keinesfalls ausreichen, eine unter allen Umständen ausreichende Verstärkung derselben aber kaum möglich sein, wogegen Frankreich, wenn es den Plan gefasst hat, den Truppenauslad in Vallorbes zu erzwingen, dafür in seinen Friedensgarnisonen von Dôle, Dijon, Besançon, Lons-le-Saunier & Pontarlier Mittel genug zur Verfügung stehen. Es ist daher auch sehr wohl möglich, dass es uns vielleicht nicht einmal gelingen würde, die Minenkammern des Eisenbahnviaducts über die Orbes & des Eisenbahntunnels von les Combes zu laden ^{und die Objecte} ~~oder~~ zu zerstören. Aus dem gleichen Grunde wäre auch eine von uns erstellte Minenkammeranlage in dem unter dem Mont-d'or durchführenden circa 6 Klm. langen Tunnel, trotzdem sie selbstverständlich an die eventuelle Konzessionserteilung geknüpft werden muss, kein sicherer Schutz gegen die Möglichkeit der französischen Truppenebarkation in Vallorbes, da der grösste Teil des Tunnels auf französischem Boden liegt, & Frankreich in seinem zahlreichen Eisenban- & Beamtenpersonal Mittel genug besitzen würde, die Ladung oder Sprengung auch dieser Minenkammern zu verhindern. Und ebenso wenig könnten wir in dem ebenso selbstverständlichen Vorbehalte eine verlässliche Garantie gegen die Möglichkeit einer französischen Truppenebarkation erblicken, dass der Bahnhof von Vallorbes nur von schweizerischem Betriebspersonal bedient werden dürfe & dass auch das Bahndienstpersonal auf der Strecke Vallorbes-Landesgrenze ausschliesslich schweizerischer Herkunft sein müsste.

Aus vorstehender Ausführung geht hervor, dass vom Standpunkt unserer militärischen Landesinteressen die Errichtung dieser neuen Linie zu bedauern ist. Falls die Koncession aus merkantilen Gründen erteilt wird, so wäre immerhin den Interessen der Landesverteidigung besser gedient, wenn der Betrieb der Linie Vallorbes-Frasne oder eines Teilstückes derselben der Jura-Simplonbahngesellschaft übertragen würde, & der zu errichtende internationale Bahnhof auf französisches Gebiet zu liegen käme, oder wenn sogar zwei internationale Bahnhöfe, der eine in Vallorbes, der andere jenseits des Mont d'or, bestimmt würden. Sollten indes diese Begehren nicht berücksichtigt werden können, so müssen wir um so nachdrücklicher an der Ausbedingung folgender Garantien festhalten:

1. Das Zeughaus von Morges muss unbedingt von dort nach Moudon & teilweise noch weiter zurück (z.B. nach Payerne) verlegt werden.
2. Der Bahnhof Vallorbes darf nur von schweizerischem Betriebspersonal bedient werden; insbesondere ist der äussere Dienst in allen Fahrrichtungen ganz der Jura-Simplonbahn vorzubehalten. Das Bahndienstpersonal auf der Strecke Vallorbes-Landesgrenze muss schweizerischer Herkunft sein.
3. Der Tunnel des Mont d'or ist am Ostausgange bei Vallorbes mit Minenkammern zu versehen.

Schweiz. Militärdepartement:

Beilagen erwähnt.

Münner