

E 53, Archiv-Nr. 111

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft¹ an den Bundesrat

S konfidentiell

Bern, 14. März 1908

Das Initiativkomitee für die Münster–Grenchen-Bahn hat die Ehre, Ihnen hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, folgende Eingabe zu unterbreiten.

Durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 wurde den Herren E. Stauffer, Stadtpräsident und G. Kunz, Notar, beide in Biel, R. Luterbacher, Amann und Th. Schild, Ingenieur, beide in Grenchen zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Münster durch den Jura nach Grenchen, eventuell mit Abzweigungen nach Biel und nach Solothurn erteilt.

1. Für die Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn: Hirter und Könizer; für die Münster–Grenchen-Bahn: Will.



Das Komitee hatte die Initiative zu diesem Unternehmen erst ergriffen, nachdem es die Frage des neuen Juradurchstichs durch kompetente Fachleute in bau- und betriebstechnischer sowie in kommerzieller Beziehung hatte begutachten lassen und das Ergebnis dieser sehr gründlich geführten Untersuchungen für die Münster–Grenchen-Bahn günstig ausfiel. Wir berufen uns diesbezüglich auf das geologische Gutachten des Herrn Dr. Louis Rollier in Zürich vom April/Mai 1902, den technischen Bericht und Kostenvoranschlag zum generellen Projekt von Herrn Ingenieur Karl Greulich in Luzern vom August 1902 sowie auf das Memorial über neue Eisenbahn-Projekte im mittleren Jura-Gebiete der Herren Ober-Ingenieur Dr. Moser und A. Bachem in Zürich vom Februar 1902 und gestatten uns, indem wir der Kürze halber auf diese Schriftstücke selbst verweisen, hier aus letztem Gutachten nur den einen Satz zu zitieren, worin die Experten ihren Befund wie folgt zusammengefasst haben.

Es darf daher angesichts der eminenten Vorteile der Bau einer Linie *Münster–Grenchen* als die einzige und richtigste, allen Interessen am besten entsprechende Lösung eines neuen Juradurchbruchs bezeichnet werden.

Der Münster–Grenchen-Bahn kommt eine *zweifache* Aufgabe zu:

a. Sie dient dem grossen Durchgangsverkehr Basel–Biel–Neuenburg–Genf und entlastet die Linie Münster–Sonceboz–Biel, beziehungsweise sie erspart den schweiz. Bundesbahnen die Ausführung der Doppelspur auf dieser kostspieligen Linie.

b. Sie bildet eine der wichtigsten Alimentationslinien für die Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn und damit für den Simplon selbst.

Was die *Ersparnis der Doppelspur* auf der Linie Münster–Sonceboz–Biel anbelangt, so hat Herr Oberingenieur Dr. Moser in zweien, in der Schweiz. Bauzeitung in den Jahren 1899 und 1901 erschienenen Aufsätzen nachgewiesen, dass die jährliche Betriebsersparnis nach Erstellung der Linie Münster–Grenchen, die Summe von rund Fr. 360,000.– ausmachen würde, was à 4% ein Kapital von 9 Millionen Franken repräsentiert. Hiezu sind aber auch noch die Kosten des zweiten Geleises auf der Strecke Münster–Sonceboz–Biel hinzuzurechnen. Dieselben sind mindestens ebenso hoch anzuschlagen, so dass der Mehraufwand, welchen der Bau der Münster–Grenchen-Bahn erfordert, nicht erheblich mehr in Betracht fällt.

Bezüglich der Münster–Grenchen-Bahn als *Alimentationslinie* der Lötschbergbahn und des Simplons erlauben wir uns auf die von der Direktion der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft und uns eingereichte Eingabe an den Regierungsrat des Kts. Bern zu Händen Ihrer h. Behörde und der Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen vom 2. Februar 1907² hinzuweisen, in welcher die grosse Bedeutung unseres Unternehmens für die Lötschbergbahn dargetan ist. Der Regierungsrat hat Ihnen in Schreiben vom 9. Februar gleichen Jahres³ das in jener Eingabe gestellte, auf den Anschluss eines Betriebsvertrages mit den S.B.B. hinzielende Gesuch zur Willfähr angelegentlichst empfohlen.

Im weitern hat das Projekt der Münster–Grenchen-Bahn bei der französischen

2. E 53, Archiv-Nr. 111.

3. E 53, Archiv-Nr. 111.

Ost-Bahngesellschaft sehr günstige Aufnahme gefunden und dürfen wir auch auf deren Unterstützung bei der Durchführung unserer Aufgabe rechnen. Diese Unterstützung bietet uns Garantie für eine bedeutende Alimentation der Route Delle–Münster–Bern–Lötschberg–Brig als Zufahrtslinie zum Simplon und es dürfte ohne weiteres ersichtlich sein, dass der Simplon auch von daher in nicht zu unterschätzendem Masse gewinnen wird.

In der Absicht, auf das Beste in einem Übereinkommen der beiden Länder die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon zu lösen, haben Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, mit der Regierung Frankreichs die vorläufigen Grundlagen eines Diskussions- und Verständigungsentwurfs festgesetzt⁴, welcher an der am 16. März nächsthin in Bern stattfindenden Konferenz der Delegierten beider Länder besprochen werden soll.

Dieser Entwurf sieht in seinem ersten Punkt vor, dass die beiden Regierungen sich im Prinzip zu der Ansicht bekennen, dass die *vollständige* Lösung, welche den Interessen der beiden Länder zu genügen im Stande seien, in dem Bau der Linie Frasné–Vallorbe durch den Mont d'Or und der Linie Lons-le-Saunier nach Genf durch die Faucille zu suchen sei, ohne dass die Aufstellung dieses Prinzips die gleichzeitige Ausführung der beiden Linien erheische.

Wir hegen nun die Befürchtung, dass die schweiz. Delegierten diesem Programmpunkt eine etwas enge Auslegung geben könnten und sich strikte an den Wortlaut haltend, die Linie Münster–Grenchen von der Diskussion fernhalten möchten, oder wenn dieselbe zur Sprache gebracht würde, nicht wohlwollend behandeln würden. Wenn wir uns ferner vergegenwärtigen, dass die Generaldirektion der S.B.B. in ihrer Mehrheit je und je unserem Projekt entgegengetreten ist, so werden Sie unsere Befürchtungen begreiflich finden.

Die Möglichkeit der Ausführung der Münster–Grenchen-Bahn sollte aber durch die Vereinbarungen, welche die Konferenz vom 16. März 1908 vorbereitet, nicht ausgeschlossen werden, namentlich auch deshalb nicht, weil bei diesem Unternehmen ebenfalls französische Interessen mitverknüpft sind. Handelt es sich doch hier darum, den durch die französische Ostbahn vermittelten Verkehr Nord- und Ost-Frankreichs, Belgiens und der Niederlande mit Italien auf dem kürzesten Weg dem Simplon zuzuführen.

Es ist die Befürchtung geäußert worden, die Bestrebungen für die Realisierung der Münster–Grenchen-Bahn könnten das Zustandekommen der andern Projekte für die Erstellung neuer Zufahrtslinien zum Simplon, insbesondere das Projekt Frasné–Vallorbe und Faucille gefährden. Wir müssen dieser Anschauung entgegengetreten und erklären hiemit, dass es uns durchaus ferne liegt, diesen im Vordergrund der Diskussion stehenden Projekten irgendwelche Schwierigkeiten zu bereiten. Wir dürfen diesbezüglich an die Haltung erinnern, welche die bernische Vertretung in der Bundesversammlung schon im Jahre 1902 gegenüber der Linie Frasné–Vallorbe eingenommen hat und ferner an die Erklärungen der bernischen Regierung und der bernischen Vertretung in den eidg. Räten, welche anlässlich der Beratung des Subventionsgesuches des Kantons Bern für die

4. Nr. 220.

doppelspurige Anlage des Lötschbergtunnels abgegeben worden sind. Wir vertreten noch heute die Meinung, dass die Durchführung der genannten Projekte sowohl als der Bau der Linie Münster–Grenchen im hohen Interesse der Entwicklung des schweizerischen Verkehrs liegt. Ist es ja doch Erfahrungs-Tatsache, dass der Verkehr sich nur dann entwickelt, wenn die Verkehrseinrichtungen möglichst gute sind. Eine durchgreifende Verbesserung der Zufahrten durch den Jura und die schweizerische Hochebene durch mehrere Linien ist um so notwendiger als diese verschiedenen neuen Linien auch ganz verschiedenen Verkehrsgebieten zu dienen bestimmt sind. Schweizerischerseits besteht um so mehr die Notwendigkeit alle Bestrebungen zur Verbesserung der Eisenbahnverbindungen durch den Jura zu fördern als im Auslande Anstrengungen gemacht werden, um diesen Verkehr von unserm Lande abzulenken. Es sei diesbezüglich nur an die Bestrebungen für eine Verbindung zwischen Frankreich und Italien durch den Mont Blanc erinnert.

Wir glauben auch darauf hinweisen zu sollen, dass in Frankreich grosse Interessen-Kreise aus dem Gebiete der französischen Ost-Bahn das Zustandekommen einer Verbindung Münster–Grenchen dringend wünschen und dass in diesen Kreisen die Projekte Frasné–Vallorbe und Faucille nur dann unterstützt werden, wenn auch ihre berechtigten Ansprüche Aussicht haben, realisiert zu werden. Es geht daraus hervor, dass die Unterstützung des Projektes Münster–Grenchen den beiden andern Juradurchstichen nicht nur nicht hinderlich ist, sondern dieselben auch in Frankreich unterstützen und deren Realisierung fördern wird.

Wir wollen auch nicht unterlassen darauf hinzuweisen, dass wir eine Verbesserung der Eisenbahnverbindungen von Basel zum Gotthard durch Tieferlegung des Hauensteintunnels ebenfalls als notwendig betrachten und auch dieser Bestrebung durchaus keine Schwierigkeiten zu bereiten beabsichtigen. Eine Konkurrenzierung der Verkehrsrichtung Basel–Olten–Gotthard kann im Projekte Münster–Grenchen auch nicht erblickt werden, indem letztere Linie, wie bereits hievor erwähnt, hauptsächlich der Verkehrsrichtung Basel–Biel–Genf zu dienen berufen ist. Der Verkehr zwischen Süd-Deutschland und Süd-Frankreich, welcher sich heute noch zum grossen Teil nordwestlich unserer Landesgrenze abspielt, wird durch die neue Verbindung durch unser Land eine wesentliche Förderung erfahren, ohne dass dadurch eine andere schweizerische Linie irgendwie geschädigt wird.

Von der Überzeugung geleitet, dass die Eisenbahnverbindung Münster–Grenchen berufen ist, das schweizerische Eisenbahnnetz in wirksamster Weise und mit verhältnismässig geringem Aufwand zu verbessern, den internationalen Verkehr sowohl in der Richtung von Süd-Deutschland nach Süd-Frankreich als von Nord-Frankreich und Belgien gegen den Simplon bedeutend zu heben und dem schweizerischen Eisenbahnnetz neuen Verkehr zuzuführen, weil dieselbe ferner die berechtigten Interessen eines grossen Landesteils befriedigt, sind wir fest entschlossen, dieselbe zur Ausführung zu bringen.

Wir richten daher an Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte die höfliche Bitte, unsere Bestrebungen mit dem gleichen Wohlwollen zu behandeln wie die andern Projekte, welche gegenwärtig in

496

18. MÄRZ 1908

Diskussion stehen. Für den Fall, dass an der am 16. März beginnenden schweizerisch-französischen Konferenz auch unser Projekt zur Sprache kommen sollte, bitten wir die schweizerische Delegation dahin zu instruieren, dass sie im Interesse aller in Frage stehenden Projekte, auch gegenüber der Münster-Grenchen-Bahn keine ablehnende, sondern eine wohlwollende Haltung einnehme.