

**Confidentiel**

B e r n , den 14. März 1908.

An den hohen S c h w e i z . B u n d e s r a t ,

B E R N .  
-----

Hochgeehrter Herr Bundespräsident !

Hochgeehrte Herren Bundesräte !

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 Abzwei-  
gungen nach Biel und nach Solothurn erteilt.

Das Komitee hatte die Initiative zu diesem Unternehmen  
erst ergriffen, nachdem es die Frage des neuen Juradurchstichs  
durch kompetente Fachleute in bau- und betriebstechnischer so-  
wie in kommerzieller Beziehung hatte begutachten lassen und das  
Ergebnis dieser sehr gründlich geführten Untersuchungen für die  
Münster-Grenchen-Bahn günstig ausfiel. Wir berufen uns diesbe-  
züglich auf das geologische Gutachten des Herrn Dr. Louis  
Rollier in Zürich vom April/Mai 1902, den technischen Bericht  
und Kostenvoranschlag zum generellen Projekt von Herren Inge-  
nieur 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 letzterm Gut-  
achten 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 Auf-  
 gabe 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 reprä-  
 sentiert. Hiezu sind aber auch noch die Kosten des zweiten  
 Geleises auf der Strecke Münster-Sonceboz-Biel <sup>zuzü</sup> hinzurech-  
 nen. 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 Alimentations-  
 linie 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 Handen Ihrer h. Behörde und der Generaldirektion  
 der schweiz. Bundesbahnen vom 2. Februar 1907 hinzuweisen,  
 in welcher die grosse Bedeutung unseres Unternehmens für  
 die Lötschbergbahn dargetan ist. Der Regierungsrat hat Ihnen



## 3.

in Schreiben vom 9. Februar gl. J. das in jener Eingabe gestellte, auf den Abschluss 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 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 Uebereinkommen 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 festgesetzt, 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 Frasnè-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 unserm Projekt entgegengetreten ist, so werden Sie unsere Befürchtung 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 Frasnè-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 Frasnè-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 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 Erfahrungstatsache, dass der Verkehr sich nur dann entwickelt, wenn die Verkehrseinrichtungen möglichst gute sind. Eine durchgreifende Verbes-



serung der Zufahrten durch den Jura in 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 Frasne-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 <sup>nicht</sup> 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 Ueberzeugung geleitet, dass die Eisenbahn-  
verbindung Münster-Grenchen berufen ist, das schweizerische  
Eisenbahn<sup>n</sup>etz in wirksamster Weise und mit verhältnismässig  
geringem Aufwand zu verbessern, den internationalen Verkehr  
sowohl in der Richtung von Süd-Deutschland nach Süd-Frank-  
reich als von Nord-Frankreich und Belgien gegen den Simplon  
bedeutend zu heben und dem schweizerischen Eisenbahnnetz  
neuen Verkehr zuzuführen, weil dieselbe ferner die berechtig-  
ten Interessen eines grossen Landesteils befriedigt, sind  
wir fest entschlossen, dieselbe zur Ausführung zu bringen.

Wir richten daher an Sie, hochgeehrter Herr Bundes-  
präsident, hochgeehrte Herren Bundesräte die höfliche Bitte,  
unsere Bestrebungen mit dem gleichen Wohlwollen zu behandeln  
wie die andern Projekte, welche gegenwärtig in 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 Mün-  
ster-Grenchen-Bahn keine ablehnende sondern eine wohlwol-  
lende Haltung einnehme.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident,  
hochgeachtete Herren Bundesräte, den Ausdruck unserer ausge-  
zeichneten Hochachtung.

Berner Alpenbahn-Gesellschaft. Namens des Initiativ-Komitees

Bern-Lötschberg-Simplon für die Münster-Grenchen-Bahn  
sig. Hirter sig. Könizer. Der Präsident:

sig. Will.

Beilagen: Technischer Bericht und Kosten-  
voranschlag der Münster-Gren-

B

chen-Bahn von Ing. Karl Greulich  
mit geologischem Gutachten von Dr.  
Rollier.  
Memorial über neue Eisenbahnpro-  
jekte im mittleren Juragebiet von  
Ing. Moser & Ing. Bachem.