

# Zum Simplinvertrag

Autor(en): **Welti, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Rundschau : Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik und bildende Kunst in der Schweiz**

Band (Jahr): **3 (1908-1909)**

Heft 23

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-748055>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Zum Simplonvertrag.

Von Dr. A. Welte.



Nach dem Gotthard der Simplon. Kaum war die Gotthardkonferenz zum Abschlusse gelangt, sollten die Verhandlungen über die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon ihren Anfang nehmen, oder richtiger ausgedrückt, wieder aufgenommen werden. Die Franzosen waren längst gerüstet; was sie wollten und was sie nicht wollten, hatten sie schon in den ersten Verhandlungen vom Monat März 1908 mit aller nur wünschbaren Deutlichkeit erkennen lassen.

Gemäß dem Wunsche des Bundesrates wurde der Beginn der fortgesetzten Simplonkonferenz auf den 1. Juni vertagt. Am Vormittag des 10. Juni war die Arbeit beendigt, am Nachmittag wurde das Ereignis durch ein Bankett in Interlaken gefeiert, das der Bundesrat den französischen Delegierten angeboten hatte. Es war ein trüber, regnerischer Sommertag.

Das Diskussionsprogramm, das in einer offiziellen Note vom Februar 1908 zwischen den beiden Regierungen vereinbart worden war, entsprach den allgemeinen Erwartungen. An seiner Spitze stand der Satz: „Die beiden Regierungen anerkennen grundsätzlich, daß die vollständige Lösung, die geeignet ist, die Interessen beider Länder zu befriedigen, in der Erstellung einer Linie von Frasne nach Vallorbe über den Mont d'Or und von Lons-le-Saunier nach Genf durch die Faucille gesucht werden muß; die Annahme dieses Grundsatzes bedingt aber nicht die gleichzeitige Ausführung der beiden Linien.“ Die Note stellte dann als Grundlage einer Verständigung folgende Punkte auf: Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und des Bahnstückes Genf-La Plaine durch die Schweiz oder den Kanton Genf, Verpflichtung der Schweiz zur Erstellung der Verbindungsbahn (raccordement) zwischen den beiden Genfer Bahnhöfen Cornavin und Caux-Vives für den Fall der Verwirklichung des Faucille-Projekts (die Kosten des raccordement sollen ausschließlich zu Lasten der Schweiz fallen und ebenso die des Stückes der Faucille-Linie, das auf schweizerischem Gebiet liegt; an das französische Stück hat sie keinen Beitrag zu leisten), Verständigung über die Teilung des französischen Verkehrs nach dem Simplon zwischen den Linien auf dem rechten und auf dem linken Ufer des Genfersees, Studium der Abkürzungen auf schweizerischem Gebiet, die sich aus der Erstellung der Linie Frasne-Vallorbe durch die französische Regierung ergeben, Ausführung der Linie Frasne-Vallorbe auf Grundlage des zwischen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn und der P. L. M. abgeschlossenen Vertrages vom 14. Oktober 1902, unter Berücksichtigung inzwischen ein-

getretener Preisverschiebungen. Am Schlusse des Programmes wurden in die Prüfung ferner noch einbezogen „toutes autres questions connexes“, ohne daß aber irgend etwas Näheres hierüber bemerkt worden wäre.

Auf Grund dieses Programmes, das wenigstens im Prinzip die Gleichberechtigung der beiden Projekte Frasne-Ballorbe und Faucille anerkannte, begannen am 16. März 1908 die konferenziellen Verhandlungen in Bern. In Genf waren die Hoffnungen nicht kleiner als in Lausanne, wenn auch die Linie Frasne-Ballorbe die historische Priorität besaß. Der Bundesrat gab seinen Delegierten Instruktionen im Sinne der offiziellen Note. Sie sollten in gleicher Weise für Frasne-Ballorbe, wie für das Faucille-Projekt eintreten. Frankreich verstand die Sache anders. Schon in der ersten allgemeinen Aussprache servierte der Wortführer der französischen Delegation die wohl vorbereitete Überraschung mit einer „question connexe“. Zunächst wurde die Faucille-Linie aus ihrer parallelen Stellung zu Frasne-Ballorbe weggerückt und dann das Äquivalent umschrieben, das die Schweiz für Frasne-Ballorbe zu leisten habe; bescheiden am Schlusse der Begehren stand Münster-Grenchen, das in der Folge immer mehr in den Mittelpunkt der konferenziellen Verhandlungen trat und schließlich ihre Vertagung nötig machte.

Formell konnte Frankreich die Berechtigung zur Aufwerfung der Münster-Grenchen-Frage damit begründen, daß die vereinbarte Note, wie bereits erwähnt, nicht bloß die Beratung des spezifizierten Programmes in Aussicht genommen, sondern auch „toutes autres questions connexes“ vorgesehen habe. Es wäre nun aber höchst naiv, annehmen zu wollen, die Forderung des Juradurchstiches habe für die Franzosen ihre dominierende Bedeutung in der ganzen Frage der Zufahrtslinien zum Simplon erst in den kurzen Wochen zwischen der Vereinbarung der offiziellen Note und dem Beginn der Konferenz von 1908 erlangt. Die Überraschung war von langer Hand vorbereitet. Einzig die bernischen offiziellen Kreise waren von ihr nicht überrascht. Ich weiß nicht, wurde das französische Diplomatenstück damals zu wenig nach der Öffentlichkeit bekannt gegeben, Tatsache ist, daß man in Helvetiens Gauen bei der bloßen passiven Verwunderung über die französische — Taktik stehen blieb. Stelle man sich den umgekehrten Fall vor: was für ein Entrüstungsturm würde in der französischen Presse ausgebrochen sein, wenn es der Schweiz eingefallen wäre, eine „question connexe“, die im Konferenzprogramm mit keiner Silbe erwähnt, über die kein Meinungsaustausch zwischen den beiden Regierungen vorausgegangen war, von allem Anfang an in den Mittelpunkt der Forderungen zu stellen und ihre Ordnung zur eigentlichen *conditio sine qua non* der Verständigung zu machen! Aber eben: wenn zwei dasselbe tun, ist es

nicht dasselbe. Und wir sind ja bloß die kleine Schweiz. . . . Der künftige Historiograph unseres Eisenbahnwesens dürfte zweifellos in den Fall kommen, über diese Episode, ihre Vorgeschichte und ihre Zusammenhänge ein sehr interessantes Kapitel zu schreiben.

Die Forderung Frankreichs abzulehnen, ging schon mit Rücksicht auf die übrigen Konferenzpunkte nicht an. Dazu kam, daß der Bund die Lötschbergbahn zum Zwecke der Erstellung der Doppelspur im Tunnel mit 6 Millionen subventioniert und damit die eidgenössischen Interessen mit dem Schicksal des bernischen Alpendurchstiches einigermaßen verknüpft hatte. Ob nun die Verkehrsteilung zwischen der nördlichen Zufahrtslinie zum Simplon und den Bundesbahnen für die letzteren so folgenschwer sein wird, wie die Generaldirektion behauptet, oder ob der vermehrte Verkehr, den die französische Ostbahn bringen soll, den Ausfall wett machen wird, muß erst die Zukunft lehren. Gewiß ist, daß nicht die Schweizerischen Bundesbahnen Grund haben, über den von Münster-Grenchen handelnden Artikel 8 des Abkommens mit Frankreich zu jubeln, wohl aber der Kanton Bern. Für ihn bedeutet die Sicherung des neuen Juradurchstichs mit der vorausgegangenen internen Vereinbarung über die Verkehrsteilung zwischen Münster-Grenchen und den Bundesbahnen die Krönung seiner eisenbahnpolitischen Bestrebungen.

Wir sind mit dieser letzten Bemerkung bei der Würdigung des Simplonvertrages selbst angelangt. Er zerfällt in drei Abschnitte. In den sieben ersten Artikeln werden die Zufahrtslinie Frasnè-Ballorbe und die mit ihr zusammenhängenden Fragen geordnet. Art. 8 befaßt sich mit der Lötschbergzufahrt Münster-Grenchen, die Artikel 9—20 regeln die genferischen Eisenbahnfragen: Faucille, Rückkauf des Bahnhofes Cornavin und der Strecke Genè-La Plaine, das raccordement zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Cauz-Vives, die Frage der Verkehrsteilung und der Tarife. Der Artikel 21 handelt von der Ratifikation des Vertrages. Schon der Umstand, daß dieser Vertrag einen ganzen Komplex von Fragen umfaßt, mit denen zum Teil ganz verschiedenartige Interessen verbunden sind, schließt ein einheitliches Urteil über die Konvention aus.

Von den verschiedenen Projekten steht heute neben Münster-Grenchen der Verwirklichung nahe die Linie Frasnè-Ballorbe. Die Distanz Paris-Dijon-Pontarlier-Ballorbe-Lausanne-Mailand beträgt 850 km, 50 km weniger als Paris-Mailand via Basel-Gotthard und 99 km weniger als die französische Haupttransitlinie Paris-Mailand via Mont-Cenis. Die Linie Paris-Lausanne über Pontarlier besitzt nun aber eine Steigung bis zu 25 ‰, der Kulminationspunkt beträgt 1014 m, starker Schneefall bringt jeden Winter Unterbrechungen des Betriebes. Diesen Nachteilen soll durch eine Abkürzung der Linie um etwa 17 km



begegnet werden. Beim direkten Trace liegt der höchste Punkt 897 m über Meer, und die Maximalsteigung beträgt nur noch 14 ‰.

Nach dem Art. 2 des Simplonvertrages haben die Ausführungsarbeiten zu erfolgen gemäß den Bedingungen des bereits erwähnten, zwischen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn und der P. L. M. abgeschlossenen Vertrages, modifiziert durch den zwischen den Bundesbahnen und der P. L. M. vereinbarten Nachtrag vom Juni 1909. Der Bundesrat hat von Anfang an gegenüber dem Frasnè-Ballorbe-Projekt eine wohlwollende Haltung eingenommen; und bereits in seiner Botschaft vom 9. Oktober 1902 über die Konzessionierung des auf schweizerischem Gebiet gelegenen Teilstückes der abgekürzten Linie ist die Rede von der Begutachtung verschiedener Gegenleistungen an die P. L. M.: Die J.=S. sollte zum Umbau der Station Ballorbe zu einem internationalen Bahnhof und zur Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Ballorbe-Daillens ermächtigt werden. Die Ausführung dieser Verbesserungen ist dann allerdings infolge der Verstaatlichung Sache der Bundesbahnen geworden.

Von den Kosten der Abkürzungslinie im Betrage von rund 21 Millionen entfallen auf die Schweiz 5, auf Frankreich 16 Millionen.

Im Hinblick auf die große Bedeutung, welche der ohne jegliche Subvention Frankreichs erstellte Simplon für unsern westlichen Nachbar besitzt, kommt dieser überaus vorteilhaft zu einer wertvollen Zufahrtslinie.

An Kompensationen hat Frankreich verlangt und erhalten: die Errichtung einer gemeinsamen Zollstätte in Ballorbe, die Wiederherstellung des Stückes Morges-Bussigny für die Führung direkter Züge Paris-Genf, Zugsanschlüsse an die französischen Bahnen über Bouveret in St. Maurice, die eventuelle Legung der Doppelspur auf der Strecke St. Maurice-Bouveret, die Überlassung des französisch-italienischen Güterverkehrs an die Linie auf dem französischen Ufer des Genfersees, sofern sie dafür die kürzeste Route darstellt. Daß diese Verpflichtungen zum Teil auch im schweizerischen Interesse liegen, bedarf keines weiteren Nachweises. Besonderes Gewicht legte Frankreich noch auf eine Abkürzung der Strecke von Ballorbe nach Bussigny, eine Forderung, die schweizerischerseits schon im Hinblick auf die eben erst geschaffene Doppelspurigkeit der jetzigen Linie unannehmbar war. Daß der Bundesrat dem dringenden Verlangen Frankreichs nach Aufnahme dieses Postulates in den Vertrag lediglich in der sehr hypothetischen Form des Art. 3 entsprach, dürfte die Waadtländer kaum unglücklich machen. Sie werden die zwanzig Millionen, die sie für die durchaus überflüssige Abkürzung hätten aufwenden müssen, sehr wohl anderweitig zu verwenden im Falle sein.

Ob man Frasne-Ballorbe allein oder im Zusammenhang mit andern Zufahrtslinien zum Simplon beurteilt, ob man die Linie unter die erstklassigen rangiert oder nicht, immer wird man sagen müssen, daß sie eine für Frankreich und für die Schweiz günstige Verkehrsverbindung darstellt. Gegenüber jeder andern Route bietet Frasne-Ballorbe die kürzeste Distanz zwischen Paris und Mailand und hat so jedenfalls Aussicht auf einen starken Personenverkehr.

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung liegt in der Regelung der Frasne-Ballorbe-Frage auch für Genf. Die Wiederherstellung der Abkürzung Bussigny-Morges bei der Einführung direkter Züge Paris-Genf wird nicht bloß dem internationalen Verkehr zwischen Frankreich und dem Leman förderlich sein, sondern auch dem Verkehr Genf-Basel und Ostschweiz und umgekehrt zum Vorteil gereichen. Man muß für Genf die baldige Eröffnung dieses, zumal in Verbindung mit Münster-Grenchen wertvollen Bahnstückes um so mehr wünschen, als seine Hoffnungen, die es auf die vertragliche Sicherung der Faucille-Linie gesetzt hat, nicht in Erfüllung gegangen sind. Wenigstens nicht, soweit es sich um das Entgegenkommen Frankreichs handelt. Mit dem Momente, da letzteres Münster-Grenchen forderte, war das Schicksal der Faucille im Simplonvertrag besiegelt. Frankreich hat nicht nur die erste Forderung der Schweiz abgelehnt, sich innert einer Frist von 20 Jahren zum Bau der Faucille zu verpflichten, es hat sich ebenso entschieden geweigert, für die Erstellung dieser Linie dann besorgt zu sein, wann der Nachweis der erfolgten Finanzierung erbracht sei: es ist überhaupt keine Verpflichtung eingegangen. Man wird zwar annehmen dürfen, daß es die französische Delegation in der Konferenz an schöner Zukunftsmusik nicht hat fehlen lassen, daß sie das stete Interesse der Regierung an der Faucille betonte, die ja nicht fallen gelassen werde, sondern nur verschoben sei, uff. Allein solche Stimmungsmusik bietet einen magern Trost. Die Wandelbarkeit der französischen Politik ist zu groß, als daß auf französische Versicherungen, die nicht vertragliche Gestalt angenommen haben, feste Hoffnungen gebaut werden könnten.

Genf muß sich mit den Konzessionen zu trösten suchen, die der Bundesrat gemacht hat, Konzessionen, die teils materielle, teils moralische Bedeutung haben. Wenn auch nicht allgemein, so hat man doch in den meisten Kreisen Genfs die Stellungnahme des Bundesrates zu würdigen verstanden. Man weiß es zu schätzen, daß von schweizerischer Seite alle und jede Hindernisse für eine eventuelle Erstellung der Faucille-Linie beseitigt worden sind: das raccordement ist zugesichert, die Betriebsfrage ist geregelt, die Tarifpolitik geordnet, die Verkehrsteilung vorgesehen. Und unabhängig von der Faucille-Frage ermöglicht der Vertrag im weitern auch den freihändigen Rückkauf des Bahnhofes

Cornavin und der Linie der P. L. M. von Genf bis zur Grenze. Die Möglichkeit einer baldigen Regelung der Genfer Bahnhoffrage wird als greifbares Resultat der Konferenz in Genf begreiflicherweise besonders begrüßt.

Das energische Eintreten des Bundesrates und seiner Delegation für die genferischen Eisenbahninteressen muß unsern Eidgenossen am Leman aber auch die Überzeugung beibringen, daß man im Bundeshaus keineswegs gewillt ist, die Grenzstadt sich selbst zu überlassen. Gewiß, man hätte in diesem Sinne von bundeswegen schon früher eingreifen, man hätte schon früher im Bundesrat der sehr schwierigen wirtschaftlichen Situation der Rhonestadt alle Aufmerksamkeit schenken und das große politische Moment in dieser ganzen Frage erkennen sollen. Wenn es nun endlich geschehen ist, so gebührt das Verdienst in erster Linie dem heutigen Vorsteher des schweizerischen Eisenbahndepartements, der mit weitem Blick die Lösung der Genfer Eisenbahnfrage als eine bedeutsame Aufgabe der eidgenössischen Politik aufgefaßt wissen wollte. Der Erkenntnis dieser Wandlung und ihrer ganzen Bedeutung werden sich hoffentlich auf die Dauer auch die Genfer Kreise nicht verschließen, die heute die intransigente Haltung Frankreichs mit gallischem Liebeswerben glauben verdanken zu sollen.

Unter den Vorteilen, die Genf aus dem Simplonvertrag erwachsen, ist, wie bereits kurz angedeutet, nicht zu vergessen die bessere Verbindung, die es in der Richtung Basel-Deutschland durch den neuen Jura-Durchstich Münster-Grenchen erhält. Die abgekürzte Linie Basel-Genf wird in der Lage sein, die elsäßisch-französische Route nach der Riviera wirksam zu konkurrenzieren.

Von Münster-Grenchen und der Bedeutung dieser Zufahrtslinie zum Simplon im allgemeinen war bereits die Rede. Die Berner haben es meisterhaft verstanden, die Simplonkonferenz ihren Interessen dienstbar zu machen. Mit einer an sich bewundernswerten Klugheit haben sie ihre letzte Tat in der Löttschbergkampagne vorbereitet und in aller Stille, so daß man sich weder bei der Generaldirektion der Bundesbahnen noch im Bundesrat der überraschenden Forderung der Franzosen versah. Daß diese, einmal vorgebracht, unter den obwaltenden Verhältnissen nicht mehr von der Hand zu weisen sei, hat man in Bern richtig vorausgesehen. Mit großer Zähigkeit und jedenfalls durch das Entgegenkommen der Schweiz in andern Punkten ermutigt, verfochten die Franzosen bis zum letzten Moment auch die Ergänzung zu Münster-Grenchen, die Abkürzung Lengnau-Lyß. Der Verzicht der Berner auf eine solche Abkürzung nach der kategorischen Erklärung des Vorstehers des Eisenbahndepartements machte auf Frankreich wenig Eindruck. Erfreulicherweise lehnte die Schweiz in dieser Frage alle und jede vertragliche



Bindung ab. Es genügt an dem Entgegenkommen in der Form einer, zum Glück recht vagen Protokollerklärung.

Über Münster-Grenchen in seiner Rückwirkung auf die Bundesbahnen zu sprechen, hat heute eigentlich keinen großen Wert mehr. Der Jura-Durchstich ist gesichert und die Verkehrsteilung zwischen Münster-Grenchen und der schweizerischen Staatsbahn perfekt. Das Urteil über die eidgenössische Seite der bernischen Eisenbahnpolitik wird die Geschichte fällen. Im kantonalen Rahmen weist sie unbedingt imponierende Züge auf; in welchem andern Kanton wäre es möglich, ein ganzes Volk für ein Eisenbahnunternehmen derart zu begeistern, wie dies im Kanton Bern mit dem Lötschberg der Fall war? Bedauerlich ist und bleibt aber, daß das Schlußstück dieser Eisenbahnpolitik die Berner nach Paris führte, und daß einer fremden Macht die Wahrung kantonaler Interessen anvertraut wurde. Wollten die Bundesbahnen aus ihrer unbedingt ablehnenden Haltung gegenüber Münster-Grenchen nicht heraustreten, so waren eidgenössische Instanzen da, die man hätte anrufen können; ein Zwang, nach Paris zu gehen, lag nicht vor.

Es dürfte am Platze sein, gerade im Zusammenhang mit dem Simplonvertrag über die Stellung des leitenden Organs unserer Staatsbahn gegenüber Konkurrenzprojekten ein Wort zu sagen. Die Generaldirektion ist u. E. nicht berufen, und es geht dies auch aus der gesetzlichen Umschreibung ihres Aufgabekreises hervor, das schweizerische Eisenbahnwesen als eisenbahnpolitische Instanz zu leiten. Ihre Aufgabe muß in erster Linie die oberste Geschäftsleitung, die Vertretung und Wahrnehmung der Interessen der Bundesbahnen sein. Von diesem Standpunkte aus hat sie zu Bahnprojekten Stellung zu nehmen.

Die Führung der schweizerischen Eisenbahnpolitik ist Sache der politischen Behörden, vorab des schweizerischen Eisenbahndepartements und des Bundesrates. Die Tatsache, daß man bislang die führende Hand in der Leitung der schweizerischen Eisenbahnpolitik vermißte, erklärt vielerlei und bietet den Schlüssel zum Verständnis mancher Erscheinung auch in der Behandlung der Frage der Simplonzufahrten.

Sowohl die drei Kantone Bern, Waadt und Genf, als auch Frankreich haben alle Veranlassung, mit dem Bund zufrieden zu sein. Er, bzw. unsere schweizerische Staatsbahn trägt den großen Hauptteil der Kosten des Vertrages, an dessen Abschluß man herangetreten ist „en vue d'arriver à résoudre au mieux des intérêts des deux pays, la question des lignes d'accès au Simplon“. —

