

# Zur Lage der auswärtigen Angelegenheiten in der Schweiz

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

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

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-751021>

## **Nutzungsbedingungen**

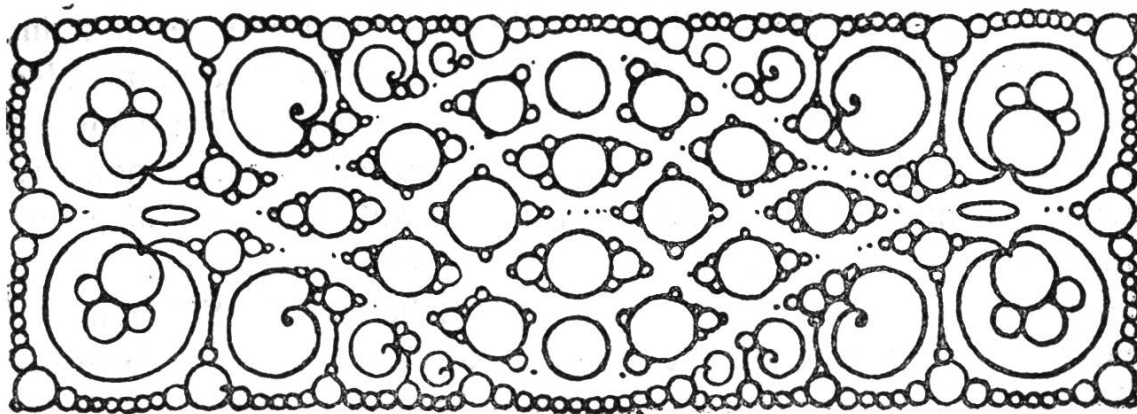
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



## ZUR LAGE DER AUSWÄRTIGEN ANGELEGENHEITEN IN DER SCHWEIZ

Der Gotthardrückkauf, die Zufahrten zum Simplon, der Mehlzollkonflikt haben die Schweiz in eine Stellung zum Ausland gebracht, wie sie delikater seit Jahrzehnten nicht mehr war. Besonders der Bundesrat steht für die nächste Zeit in einer nicht gerade beneidenswerten Position. Er soll nach drei Seiten Front machen: nach Italien wegen dessen Absichten auf den Splügen und dessen Gotthardgelüsten; nach Deutschland wegen des Mehlzollkonflikts und auch wegen des Gotthardrückkaufs, und nach Frankreich wegen der Münster-Grenchenbahn und des Genfer Bahnhofrückkaufs. Es lohnt sich, die Sachlage etwas näher zu präzisieren.

In der Gotthardbahnsache verlangen Deutschland und Italien eine Konferenz auf den 24. März, ohne zu sagen, was sie eigentlich wollen. Man wird also, wie bei der letzten schweizerisch-französischen Konferenz, auf Überraschungen gefasst sein müssen. Italien hat bereits früher durch den Minister Tittoni beim Bundesrat anklopfen lassen, um zu erfahren, wie er sich zu einer Verquickung der Splügenmit der Gotthardfrage stelle. Der Bundesrat hat aber abgewinkt, wie es sich von selbst verstand. Es wurde zwar dementiert, dass Italien solche Hintergedanken hege. Was dies Dementi wert ist, geht aus einem viel besprochenen Artikel des früheren Ministers Luzzatti im „Corriere della Sera“ mit aller Deutlichkeit hervor,

der dafür spricht, dass Italien auf die Rückerstattung des ihm infolge der Verstaatlichung der Gotthardbahn angeblich zukommenden Gewinnanteils verzichten solle, wenn die Schweiz die Verpflichtung übernehme, dem Splügenbahnprojekt zuzustimmen. Damit ist deutlich genug gesagt, welchen Wert der Splügen für Italien hat, und wie sehr die Schweiz Anlass hat, vorsichtig zu sein. Es ist jedenfalls nicht unmöglich, dass die Italiener die Splügenfrage wieder in der Konferenz aufnehmen, ähnlich wie die Franzosen Münster-Grenchen plötzlich aufgenommen haben und dieses mit Frasnè-Vallorbe verquicken wollen.

Beim Splügen weiss man, woran man ist. Man weiss, dass ein grosser Teil des Gotthard-, das heisst des künftigen Bundesbahnverkehrs, auf italienische, österreichische, deutsche Bahnen übergeleitet, und dass Italien für den Verkehr von Süd nach Nord das Heft so ziemlich in die Hände bekommen würde. Die Schädigung der Schweizerischen Bundesbahnen ist auf 7 bis 10 Millionen Franken Betriebsausfall berechnet worden. Auch der Ausfall für die Schweizerischen Bundesbahnen infolge Teilung des Verkehrs bei Delle zugunsten von Münster-Grenchen-Lötschberg kann unter Umständen sehr ins Gewicht fallen. Man spricht von einer Million Betriebsausfall.

Jedenfalls ist sicher, dass, wenn wir gleichzeitig sowohl den Franzosen bei Münster-Grenchen, als den Italienern beim Gotthard und Splügen nachgeben sollten, den Bundesbahnen eine vernichtende Konkurrenz geschaffen würde, namentlich von der Seite des Splügen her. Man kann daher, wie in Heft 19 des I. Jahrgangs näher ausgeführt wurde, nicht bloss eine Frage für sich behandeln, sondern muss beide im Auge behalten.

Das Recht der Schweiz beim Gotthard ist durchaus nicht so kompliziert; sie braucht sich nicht durch schlaue und verführerische Wendungen verblüffen zu lassen, wie sie Luzzatti in seinem Artikel anwendet, in dem er ihr weiss machen will, dass sie mit seinem Vorschlag noch ein gutes Geschäft mache.

Bekanntlich haben Deutschland und Italien beim Bau des Gotthardtunnels zweimal bedeutende Subventionen geleistet, so gut als eine Anzahl von Kantonen, und zwar folgende:

	Deutschland	Italien	Schweiz	Total
a) Vertrag vom 15. Oktober 1869 und Über-				
einkommen vom 28. Oktober 1871 . . .	20	45	20	85
b) Zusatzvertrag vom 12. März 1878 . . .	10	10	8	28
c) Vertrag vom 16. Juni 1879 . . . . .	—	3	3	6
	30	58	31	119

In den Bestimmungen der Verträge ist auch nicht ein Schein eines Vorbehaltes vorhanden, dass bei Verstaatlichung der Gotthardbahn die Subventionen ganz oder teilweise zurückzuzahlen wären. Der Bundesrat äusserte sich seiner Zeit in der Rückkaufsbotschaft: „Bei der Ausmittlung der Rückkaufschädigung für die Gotthardbahn bleiben die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten. Auch darf die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapital betragen.“

Was sind nun die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionsstaaten? In Betracht fällt der Staatsvertrag von 1869 mit Deutschland und Italien und der Zusatzvertrag von 1878. In jenem heisst es (Artikel 18): „Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Partizipation an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, wenn die auf die Aktien zu verteilende Dividende 7% übersteigen sollte. In diesem Falle ist die Hälfte des Überschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältnis ihrer Subsidien zu verteilen.“ Um die von Deutschland und Italien zu leistende Nachsubvention im Betrage von je 10 Millionen Franken zu erlangen, wurde im Zusatzvertrag bestimmt, dass, wenn die Zinsen des Aktienkapitals 8% übersteigen, die Gesellschaft gehalten sei, zu einer Reduktion der Taxen und zwar in erster Linie der Zuschlagtaxen zu schreiten. Vom Rückkaufe sagen beide Verträge überhaupt kein Wort. Von Eigentumsansprüchen der Subventionsstaaten und der interessierten Kantone an die Bahn kann keine Rede sein. In einer Denkschrift des norddeutschen Bundeskanzlers an den deutschen Bundesrat vom Jahre 1870 wird von den Subventionen ausdrücklich als von Zahlungen à fonds perdu gesprochen; der Rechtsanspruch der Subventionsstaaten beschränkt sich, ohne oder mit Rückkauf, auf die bezeichnete Partizipation am Betriebsergebnis und auf die eventuelle Reduktion der Taxen. Soviel wir wissen, will auch

alt Bundesrichter Leo Weber in dem für die Subventionskantone erstellten Gutachten von andern Ansprüchen nichts wissen. Wenn es der Schweiz nicht gelingt, diese Bedingungen anlässlich des Rückkaufes durch Verständigung abzulösen, so werden die Bundesbahnen für das Netz der Gotthardbahn eine besondere Rechnung weiterzuführen haben. Das wäre unangenehm, aber kein so grosses Unglück. Jedenfalls ist es unrichtig, wenn behauptet wird, die Schweiz sei beim Rückkauf des Gotthard der Gnade des Auslandes ausgeliefert. Tatsächlich hat die Gotthardbahn nur viermal den Subventionsstaaten eine kleine Superdividende ausbezahlt (1889, 1895, 1905, 1906).

Über die Frage der eventuellen Rückzahlung der Subventionsbeträge ist tatsächlich nie mit dem Ausland verhandelt worden. Als die Gotthardbahnkonzession gekündigt wurde, haben Deutschland und Italien durch ihre Vertreter den Bundesrat angefragt, wie er sich zur Rückzahlung der Subvention stelle. Der Bundesrat ist auf keine nähere Diskussion eingetreten und hat den Gedanken einer Rückzahlung ohne weiteres abgelehnt. Dasselbe hat er, wie schon bemerkt, getan, als Tittoni die Splügenfrage mit der Gotthardfrage verquicken und insinuieren wollte, die Schweiz solle die italienische Gotthardsubvention an den Splügen wenden.

Dagegen hat der Bundesrat bestimmte Offerten gemacht für den Fall, dass die Staaten auf das ihnen unbestrittene Recht der Superdividende verzichten. Man offerierte ihnen zum Beispiel eine Reduktion der Bergtaxen beim Gotthard. Dass diese Offerten nicht ohne Wissen und Willen und genaue Berechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen aufgestellt worden sind, erscheint selbstverständlich; ebenso, dass sie nicht derart gehalten sind, dass sie die Interessen anderer Bergbahnen, zum Beispiel des Simplons, präjudizieren. Die interessierten Staaten haben erst jetzt geantwortet, trotz wiederholter schriftlicher und mündlicher Mahnungen in Berlin und Rom, was unsere Behörden unangenehm empfanden und was sie misstrauisch stimmte. — Es ist schon in der Schweiz die Frage aufgeworfen worden, ob, wenn die Rückkaufssumme den kapitalisierten Betrag einer 7% Dividende übersteigen sollte, die Subventionsstaaten nicht das Recht hätten, gestützt auf den angeführten Artikel 18 des Gotthardvertrages von 1869 an dem Mehrerlöse zu partizipieren. Für die Bejahung dieser Frage



liesse sich verschiedenes anführen; es ist aber müssig, hierauf jetzt schon einzutreten, weil noch nicht bekannt ist, ob sich die Rückkaufsumme auf eine Höhe stellen wird, wo die Frage aktuell wird. Unter allen Umständen wird sie den Bund als Rückkäufer nicht berühren; er wird der Gotthardbahngesellschaft den Rückkaufspreis zur Verfügung zu stellen haben, und es ist Sache der Aktiengesellschaft in Liquidation, sich schlüssig zu machen, ob sie den Subventionsstaaten zu Lasten der Aktionäre eine Partizipation an dem Rückkaufspreise gewähren will; im Streitfalle hätte das Bundesgericht zu entscheiden. Auf die Höhe der vom Bunde zu bezahlenden Rückkaufssumme hat dieses Verhältnis keinen Einfluss. Also auch hier scheint uns keine Schwierigkeit für den Bund vorzuliegen. — Was die bekannte Konzession betrifft, die der Bundesrat anlässlich der Nachsubvention eingeräumt hat (im Staatsvertrag von 1878 ist sie nicht erwähnt), wonach je zwei Deutsche und Italiener im Verwaltungsrat der Gotthardbahn sitzen dürfen, so ist nicht einzusehen, welche Ansprüche hieraus dem Bund erwachsen sollen, wenn der Verwaltungsrat infolge der Verstaatlichung überhaupt verschwindet. Die Sachlage ist nicht dieselbe wie beim Simplon. Die Konzession wurde aus freien Stücken gemacht und bildet nicht einen Teil des Staatsvertrags. In Rom hat kürzlich eine Konferenz von Vertretern Italiens und Deutschlands getagt, offenbar auf Betreiben Italiens hin, das, wie immer, irgend etwas herausdrücken möchte. Was das Resultat dieser Konferenz ist, weiss man nicht. — Sehr fatal ist, dass der Bundesrat diese pendenten Fragen mit den Subventionsstaaten nicht vor der Ankündigung des Rückkaufs in Ordnung gebracht hat, selbst auf die Gefahr hin, dass man ihn nochmals hätte verschieben müssen. Für die Schweiz wäre das nur ein Gewinn gewesen; man hätte in aller Ruhe den Effekt der Simplon- und später der Lötschbergbahn auf den Gotthard abwarten und mit viel grösserer Ruhe an die Lösung der Ostalpenfrage herantreten können. Jetzt muss man den Rückkaufspreis nach den zehn fetten Jahren berechnen, die der Kündigung von 1904 vorangingen. Beim Zuwarten wären daraus wahrscheinlich zehn magere Jahre entstanden, die den Preis der Gotthardbahn bedeutend modifiziert haben würden, ganz abgesehen davon, dass wir mit unserer Eisenbahnpolitik im Osten und Westen viel freiere Hand hätten.

Es sind auch angesehene Männer für die Verschiebung eingetreten; Bundesrat oder genauer Eisenbahndepartement und Generaldirektion wollten aber nichts davon wissen, was ein schwerer Fehler war. Heute, kann man ruhig sagen, würde die Gotthardbahn einstweilen nicht zurückgekauft. Das ganze Land würde sich dagegen auflehnen und verlangen, dass man die eisenbahnpolitische Entwicklung im Osten und Westen erst abwartet und dass ihr Einfluss auf die Gotthardbahn festgestellt wird.

\*                      \*

Ein nicht gerade erwünschtes Zusammentreffen mit der Gotthardfrage ist der Mehlzollkonflikt mit Deutschland, über dessen Grundzüge in Heft 18 des ersten Jahrganges berichtet worden ist. Alle diplomatischen Verhandlungen, die seither stattgefunden haben, haben nichts gefruchtet. Der Ernst der Situation geht ohne weiteres aus folgenden Angaben hervor:

	BACKMEHLIMPORT AUS DEUTSCHLAND Doppelzentner	WEIZENIMPORT TOTAL Doppelzentner
1905 alter Tarif (inkl. Futtermehl) .	54 276	4 397 639
1906 neuer Tarif (ohne Futtermehl) .	83 669	4 407 833
1907 " " . . . . .	241 350	4 684 166
1908 " " . . . . .	457 705	3 303 971

Der Mehlimport ist enorm gestiegen, der Weizenimport hat bedeutend abgenommen, weil die schweizerischen Mühlen nur noch mit 50 bis 60% ihrer einstigen Produktion arbeiten können infolge der deutschen Konkurrenz.

Der deutsche Mehlnkonflikt hat in letzter Zeit durch die Polemik zwischen deutschen offiziellen Zeitungen und dem schweizerischen Unterhändler Herrn Frey erneute Aktualität erhalten. Es handelte sich dabei um die rein formale Seite der Frage. Das Neue an der Sache ist, dass Herr Frey konstatierte, bei der dritten Lesung habe gar nicht mehr die Absicht bestanden, die Lösung der Streitfrage vor dem Abschluss des Vertrags herbeizuführen, sondern erst nach dem Abschluss des Handelsvertrags. Man hat ja dann auch wirklich 1907 und 1908, allerdings erfolglos, unterhandelt. Bei aller rückhaltlosen Anerkennung der Verdienste des Bundesrats und unserer Unterhändler um die

**Handelsverträge lässt sich nicht verschweigen, dass in dieser Frage Fehler gemacht worden sind und zwar von allen Seiten. Schon im Jahre 1901 schrieb der Basler Handelskammer ein fachmännischer Berater :**

Da in Deutschland in den letzten Jahren ein ähnliches Typensystem für den Mehlexport eingeführt worden ist, droht der schweizerischen Müllerei bei der dort geplanten Getreidezollerhöhung eine ähnliche Konkurrenz wie von Frankreich. Wenn daher die vom Schweizerischen Bauernbund, der für seine Produkte Prohibitivzölle verlangt, angeregte Aufhebung des geringen Zollschatzes für Mehl zur Ausführung käme, wäre die schweizerische Müllerei sicher begraben. Den Müllern bliebe nichts anderes übrig, als zu einem anderen Geschäfte zu greifen oder jenseits der Grenzen Mühlen zu errichten. Dass dies im Interesse des Landes liege, wird wohl niemand zu behaupten wagen.

Wir haben uns seither überzeugt, dass auch andere hervorragende Müller schon lange vor Abschluss des Vertrags die gefährliche Situation genau erkannten. Unter solchen Umständen hätte man einfach die Lösung der Frage vor Abschluss des Vertrags erzwingen sollen. Deutschland hätte sich wohl gehütet, wegen einiger grossen Aktienmühlen den Interessen der süddeutschen Bevölkerung entgegen auf seinem Standpunkt zu bestehen und die Verhandlungen für den ganzen Vertrag scheitern zu lassen, wegen einer solchen Bagatelle für das Reich. Dass man die Sache immer für ernst hielt, geht daraus hervor, dass Herr Frey dem Bundesrat und den Räten einen Mehlszoll von 4 Fr. als Kampfzoll gegen Deutschland beantragte. Unsere Agrarier haben es aber verstanden, den Bundesrat und die Räte zu bestimmen, auf diese absolut dringliche Massregel zu verzichten. Kein Mensch weiss, wer am meisten an der konfusen Behandlung der Angelegenheit schuld ist: der Bundesrat, die Unterhändler, die Agrarier, die Müller oder die eidgenössischen Räte.

Nach den Erklärungen von Herrn Frey begreift man allerdings, warum der Bundesrat einstweilen nicht mit groben Waffen dreinhauen konnte; denn was die Anwendung des Artikel 4 betrifft, so teilt er nach unserer Ansicht mit Recht nicht überall die Ansicht unserer Unterhändler. Wehrlos sind wir deshalb noch nicht. Wenn auch nach den offiziösen deutschen und schweizerischen Erklärungen das rein formale Recht eher auf deutscher Seite zu liegen scheint, so ist die materielle Behandlung der ganzen



Frage durch die deutsche Regierung doch im höchsten Grade unfreundlich, denn im Grunde der Dinge handelt es sich bei der Position Mehl um eine tatsächliche Umgehung des Handelsvertrags durch ein ganz unzulässiges Ausfuhrprämiensystem, das den vertraglich stipulierten Effekt des Mehlszolles vernichtet. Hierauf haben unsere Unterhändler die deutsche Regierung bei Zeiten aufmerksam gemacht, aber sie waren offenbar zu vertrauensselig; sie glaubten es mit einem billig denkenden Nachbar zu tun zu haben, und darin haben sie sich schwer getäuscht. Das moralische Recht liegt ganz auf Seite der Schweiz. Dieser Umstand lässt es begreiflich erscheinen, wenn Müller und Getreidehändler nicht länger Getreide aller Art von einem Land beziehen wollen, dessen Regierung sie durch ein raffiniertes Ausfuhrprämiensystem der vernichtenden Konkurrenz deutscher Grossmühlen ausliefert. Die Drohung mit dem Boykott, der seit dem 1. März in Kraft ist, hat bis jetzt nichts geschadet. Man hat auf beiden Seiten des Rheins einsehen gelernt, dass es sich um eine ernste Sache handelt. Der Erfolg des Boykotts wird zum Teil davon abhängen, wie sich die schweizerischen Bäcker zur Sache stellen. Selbstverständlich kann es sich nicht darum handeln, den Boykott auf andere Artikel als die genannten auszudehnen, was einen Zollkrieg provozieren müsste; aber solange die Bewegung in den bezeichneten Schranken bleibt, das heisst in denen der Müllerei, so bedeutet sie eine berechtigte Notwehr.

Die Einfuhrverhältnisse der genannten Boykott-Artikel verhalten sich wie folgt:

	1907 Doppelzentner	1908 Doppelzentner
Weizen . . . . .	109 346	198 239
Hafer . . . . .	814 110	804 919
Roggen . . . . .	35 752	110 543
Mehl . . . . .	241 250	457 705

In der Hauptsache richtet sich der Boykott namentlich gegen den aus Süddeutschland importierten Hafer, der allerdings, von anderen Orten her bezogen, etwas teurer wird, da der deutsche Hafer so gut wie Mehl, Getreide und Roggen die Vorteile der deutschen Einfuhrscheinordnung genießt<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Die Schweiz hat 1907 bis 1908 für zirka 15 Millionen Franken Hafer bezogen, Mehl (1908) zirka 13 Millionen Franken.

Was den Stand der diplomatischen Verhandlungen betrifft, so hatte der Bundesrat der deutschen Regierung vorgeschlagen, dem in § 10a des deutsch-französischen Handelsvertrags vorgesehenen Schiedsgericht folgende Fragen zu unterbreiten:

1. Ist die Gewährung von Ausfuhrscheinen für die Einfuhr deutschen Mehles erster Qualität nach der Schweiz gleichbedeutend mit einer Ausfuhrprämie?

2. Falls das Schiedsgericht das Vorhandensein einer Ausfuhrprämie bejaht, hat die schweizerische Regierung das Recht, einen Zuschlagszoll auf deutsches Mehl zu erheben?

Diese Fragestellung ist unbegreiflich. Es ist doch der Schweiz unwürdig, eine rein akademische Frage, das heisst die Frage der Anwendbarkeit des Artikel 4, einem Schiedsgericht vorzulegen, bevor er tatsächlich angewendet worden ist. Deutschland hat aber nicht nur das verlangt, sondern dass diese Frage in erster Linie dem Schiedsgericht unterbreitet werde. Der Bundesrat schlägt nun vor, das Schiedsgericht soll darüber entscheiden, welche Frage zuerst zu behandeln sei, statt sich kategorisch zu weigern, ihm eine Frage zu unterbreiten, die einstweilen nur akademischen Wert hat. Entweder soll man einen Zuschlag im Sinne des Artikel 4 erheben und dann die Berechtigung dazu vom Schiedsgericht beurteilen lassen oder man wendet den Artikel 4 wie bisher nicht an, und dann hat sich auch kein Schiedsgericht damit zu befassen. Das sollte doch klar sein. Viel vernünftiger ist der Vorschlag des Bundesrats, den Mehlzoll von Fr. 2.50 überhaupt gegen bestimmte Kompensationen durch die Schweiz zu entbinden. Dann braucht Deutschland seine Einfuhrscheinordnung nicht zu ändern, und die Schweiz kann sich mit einer Zollerhöhung selber helfen. Die Aussichten sind zur Stunde nicht günstig, dass Deutschland unter annehmbaren Bedingungen darauf eintreten wird. Ebenso haben alle Versuche, mit den deutschen Müllern sich durch einen Vertrag zu verständigen, total fehlgeschlagen.

Da die Diplomatie vollständig versagt hat, so haben Ende Februar die Müller eine Eingabe an den Bundesrat gemacht mit Vorschlägen, wie ihnen mit internen Verwaltungsmassregeln geholfen werden könnte (Aufhebung des Getreidezolls, Zinsvergütung für Getreidelage usw.). Deutschland soll sich bereits gegen die

Aufhebung des Getreidezolls verwendet haben. Der Mehlzollkonflikt ist Anfang März der schweizerischen Zollkommission unterbreitet worden. Nachdem alle diplomatischen Mittel bis jetzt zu nichts führten, wird die Zeit kommen, wo die eidgenössischen Räte sich mit der Angelegenheit viel eingehender befassen müssen, als bisher, wo das Stadium der Verhandlungen dem Bundesrat nicht gestattete, ihnen klaren Wein einzuschenken.

\* \* \*

Was nun unsere Beziehungen zu Frankreich betrifft, so wird die Ordnung der Fragen der Zufahrtslinien zum Simplon die auf den Mai angesetzte französisch-schweizerische Konferenz beschäftigen. Die Frage ist bereits in Heft 20 besprochen worden. Eine neuere wichtige Kundgebung des französischen Standpunktes bildet der Generalbericht für das französische Budget pro 1909, Abteilung öffentliche Bauten. Er enthält eine bemerkenswerte Betrachtung des berichterstattenden Mitgliedes der Kommission, des Deputierten Aimond, über die Zufahrten zum Simplon in dem Abschnitt *Nos relations avec la Suisse et l'Italie et le trafic international*.

Aimond bemerkt, dass der Gotthard den französischen Einfluss beim Mont-Cenis im Transitverkehr mit Italien zum grossen Teil zugunsten Deutschlands ausgeschaltet habe. Erst mit dem Simplon und seiner Fortsetzung durch den Lötschberg biete sich Frankreich eine Chance, das verlorene Gebiet bis zu einem gewissen Grad zurückzuerobern. Der Lötschberg beherrsche den Verkehr zwischen Amsterdam-Boulogne-Amiens und Italien; für diese Zone sei die Lötschbergroute billiger und rascher als die Gotthardlinie.

Aimond kommt dann auf die vereinbarte Konferenz zu sprechen und bemerkt, man müsse die Verschiebung bis zum 12. Mai 1909 benutzen, um sich über die französischen Verkehrsinteressen klar zu werden. Der Gotthard habe dem Mont-Cenis den Verkehr nach dem Nordwesten weggenommen; heute handle es sich darum, einen Teil davon zurückzugewinnen. Es sei ganz selbstverständlich, dass man Deutschland den Verkehr von Köln und Frankfurt über Basel nicht entziehen könne; anders verhalte es sich mit dem Verkehr, der von den belgischen Häfen über

Mülhausen-Basel nach Italien geleitet werde. Man müsse versuchen, diesen Verkehr über französische Linien und den Simplon nach Mailand zu leiten; dafür existieren drei Projekte: Faucille, Frasne-Vallorbe und Münster-Grenchen-Lötschberg. — Der Faucillelinie misst er für Frankreich im allgemeinen keine grosse Bedeutung bei. Für die Seehäfen La Rochelle und Bordeaux sei die natürliche Linie nach Italien der Mont-Cenis; einzig Nantes habe Interesse an der Faucille. Sie sei sehr wichtig für die Verbesserung der direkten Linie Genf-Paris; aber den französischen Linien werde sie keine Tonne mehr Güter zuführen. — An Frasne-Vallorbe knüpfen sich nicht viel höhere Hoffnungen. Die Linie Lausanne-Paris werde allerdings durch die Tieferlegung des Tracé beim Mont d'Or erheblich verbessert; aber es sei nicht wahrscheinlich, dass sie sonst für Frankreich eine bedeutende Rolle spiele. Jedenfalls habe die Schweiz viel mehr Vorteil davon als Frankreich. — Anders verhalte es sich mit der Linie Münster-Grenchen-Lötschberg, durch die man bei der Strecke Belfort-Delle-Bern-Mailand 50 Kilometer gewinne gegen Belfort-Basel-Gotthard-Mailand. Aimond stellt folgendes Tableau auf:

I. Route: Über französische Linien.

Antwerpen-Belfort-Basel-Mailand . . . . . 1011 Kilometer.

II. Route: Über Deutschland.

Antwerpen-Sterpenich(Belgien)-Basel-Mailand 976 Kilometer.

III. Route: Münster-Grenchen-Lötschberg.

Antwerpen-Ecouvies-Delle-Mailand . . . . . 961 Kilometer.

Die deutsche Linie ist also der bisherigen französischen um 35 Kilometer überlegen; der Lötschberg ist aber noch um 15 Kilometer kürzer und bringt den Verkehr für 532 Kilometer auf französische Linien. Die französische Interessenzone erstreckt sich bis nach Rotterdam. *C'est la véritable ligne à construire, pour pouvoir lutter avantageusement contre la concurrence des voies allemandes*, sagt Aimond zum Schluss, ferner: die zu verfolgende Politik soll sich in der Richtung bewegen, dass die beiden Fragen Frasne-Vallorbe und Münster-Grenchen mit einander verbunden werden. Die erste Linie werde die Beziehungen Frankreichs mit dem Kanton Waadt und Lausanne verbessern, die zweite Linie verbinde die Zentralschweiz und Italien mit dem grössten Teil von Belgien und dem Nordosten



von Frankreich, wo die Industrie eine immer grössere Ausdehnung gewinne.

Wir glauben auf einen Kommentar zu diesen von bedeutender Seite kommenden Äusserungen verzichten zu können; man wird diese Sprache auch sonst sowohl in Bern als in Lausanne und besonders in Genf und Basel verstehen. Soviel ist wohl sicher, dass Frankreich an der nächsten Konferenz mit erneuter Kraft auf seinen Forderungen bestehen wird, indem es dabei auf die Mithilfe eines grossen Teils der französischen Schweiz, den es durch die Konzession bei Frasne-Vallorbe (Durchbohrung des Mont d'Or) zu interessieren sucht, und des ganzen Kantons Bern rechnet. Das ist die heutige und wahrscheinlich auch künftige Lage der Dinge.

\* \* \*

Zu den Fragen, die auf der französisch-schweizerischen Konferenz behandelt werden, gehört auch der durch den Brand neuerdings aktuell gewordene Rückkauf des Genfer Bahnhofs und der Strecke Genf-La Plaine. Unwürdige Verhältnisse haben bis jetzt dort gewaltet. Man hatte nie das Gefühl, man sei an einem schweizerischen Bahnhof angelangt. Es ist Zeit, dass sich die Behörden des Kantons Genf und der Schweiz, die beide bis jetzt eher eine gewisse Saumseligkeit an den Tag gelegt haben, etwas intensiver mit der Sache beschäftigen. Die Erörterungen über die Genfer Fremdenfrage in der schweizerischen Presse haben bewiesen, dass es sich nicht um blosse Genfer, sondern um schweizerische Fragen handelt.

Vom schweizerischen Standpunkt ist der Rückkauf des Genfer Bahnhofs eine Frage für sich und steht nicht in notwendigem Zusammenhang mit der Frage des Raccordements (der Verbindung beider Bahnhöfe) und noch viel weniger mit der Faucillefrage. Sie ist viel wichtiger als beide zusammen und darf nicht mit ihnen vermengt werden.

Es kann nicht schaden, die rechtlichen Verhältnisse einmal klarzulegen: Am 2. Februar 1853 wurde von den eidgenössischen Behörden „nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Genf einer Eisenbahngesellschaft Genf-Lyon erteilten Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn Genf-La Plaine“ beschlossen,



dieser Konzession die Genehmigung zu erteilen. Am 12. Juni 1863 approbierte dann der Kanton Genf die Fusion zwischen den beiden Eisenbahngesellschaften Lyon-Méditerranée und Paris-Lyon zur Linie Paris-Lyon-Méditerranée. Durch Spezialkonvention sicherte sich Genf bei der neuen Gesellschaft die Rechtskraft der Verträge mit den früheren Gesellschaften. Im Cahier des charges vom 30. April 1853 (Art. 56) heisst es nun, dass der Kanton das Recht habe, nach Verfluss der ersten 15 Jahre jederzeit die von ihm konzessionierte Linie zurückzukaufen, eine Bestimmung, die für die Gegenwart sehr wichtig ist<sup>1)</sup>.

Damit hatte es sein Bewenden, bis Anfang der 90er Jahre ein höherer Bahnhofbeamter schweizerischer Nationalität in Genf von der P. L. M. verabschiedet wurde, was so grosse Entrüstung erregte, dass man Rückkauf des Bahnhofs und Kündigung der Konzession verlangte. Der Genfer Staatsrat knüpfte Verhandlungen mit der P. L. M. und J. S. B. an und konnte schon unterm 20. Oktober 1893 ein Abkommen mit der P. L. M. mitteilen, worin für den Rückkauf alles präzisiert war. Diesem, sowie dem am 18. November mit der J. S. B. abgeschlossenen Betriebsvertrag über den Bahnhof Cornavin erteilte der Grosse Rat des Kantons am 25. November die Genehmigung. Alles war schön geordnet, aber man hatte die Rechnung ohne die französische Regierung gemacht, die bis zum heutigen Tag den Vertrag der P. L. M. aus irgend welchen Gründen nicht ratifiziert hat. Es gefiel ihr, noch länger auf Schweizerboden nach Belieben schalten und walten zu können. Unmöglich die Verhältnisse zu ordnen:

---

<sup>1)</sup> *A toute époque* après l'expiration des 15 premières années à dater du délai fixé par l'Art. 2 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de *racheter la concession entière du chemin de fer*.

Pour régler le *prix de rachat*, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les 7 années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des 2 plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des 5 autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des 7 années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra en outre dans les 3 mois qui suivront le rachat les remboursements auxquels elle aura droit à l'expiration de la concession selon l'Art. 57.

die Schweiz hat auf dem Bahnhof nichts zu befehlen. Bei militärischen Verwicklungen müsste dies zu Komplikationen führen. Unsere Behörden haben sich diese gewiss unwürdige Behandlung anscheinend gefallen.

Was nun den Rückkauf der Bahn durch den Bund betrifft, so bestimmt Artikel 2 der Konzession:

„Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionierte Eisenbahn, samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen fünf Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt . . .“

Der Bund hätte also zum letzten Mal das Recht gehabt, anno 1898 den Rückkauf für das Jahr 1903 anzukünden. Man hat die Frist unbenützt verstreichen lassen, weil einflussreiche Leute aus Genf und Lausanne, welche die P. L. M. nicht vor den Kopf stossen wollten, beim Eisenbahndepartement zu wirken verstanden. Bis 1918 kann nun nicht mehr auf Grund der Konzession, sondern nur auf gütliche Abmachung hin zurückgekauft werden. Bis dann wird auch der Preis viel höher werden. Und der Bund hätte um so mehr Anlass gehabt, damals den Rückkauf anzukünden, als die französische Regierung den erwähnten Vertrag nie genehmigt hat. Das hätte die Behörden in Bern und Genf vorsichtig und misstrauisch stimmen sollen. Aber bewusst und zuversichtlich liess man den wichtigen Termin verstreichen.

Da sich um jene Zeit so wie so der Rückkauf unserer Bahnen abspielte, hätte es sich gegenüber Frankreich sehr natürlich gemacht, wenn man den Anlass auch für die Erwerbung des Genfer Bahnhofs an der Linie Genf-La Plaine benutzt hätte, sei es, dass der Bund 1898 die Konzession gekündet, sei es, dass man auf der Ratifikation des Vertrages von 1893 bestanden hätte. Bis jetzt hat man, abgesehen von fruchtlosem Parlamentieren von Behörde zu Behörde, so ziemlich alles hängen lassen, auch die Interpellation im Genfer Grossen Rat ist mager genug ausgefallen. Hoffentlich holen die Bundes- und Genferbehörden das Versäumte nach, nachdem ihnen die Tücke des Schicksals neuerdings einen willkommenen Anlass bietet. Es ist in dieser Frage schon genug gesündigt worden. Das schweizerische, nicht nur das genferische Interesse

verlangt ernsthaftere Beachtung vom Bund, der nicht warten sollte, bis sich die Genfer Behörde von ihrer traditionellen Ehrfurcht vor der P. L. M. frei gemacht hat. Sie hat bis jetzt alles zielbewusste Handeln in dieser verpfuschten Frage vereitelt.

\* \* \*

Wer vorurteilslos alle diese kurz besprochenen Fragen verfolgt, wird sich sagen müssen: die Schweiz ist nicht unschuldig, wenn sie sich heute in einer delikaten Stellung zum Ausland befindet. Der ganze Mehlzollkonflikt hätte bei einiger Sorgfalt unbedingt vermieden werden können. Unsere Stellung beim Gotthard ist zwar keine ungünstige; aber sie könnte bedeutend besser sein, wenn die Kündigung des Rückkaufs etwas weniger kopflos gemacht worden wäre. Auch gegen Frankreich hätte die Schweiz eine bessere Position, wenn die Münster-Grenchenfrage speziell von der Generaldirektion der Bundesbahnen etwas weniger intransigent behandelt worden wäre; es wäre dies unschwer nachzuweisen. Beim Genfer Bahnhofrückkauf hat man den richtigen Termin, man darf sagen leichtsinnig, verpasst und damit unsere Position erschwert. Wenn somit die Stellung der Schweiz zum Ausland heute eine etwas delikate ist, so kann man in der Hauptsache füglich sagen: *mea culpa!*

Wollte man dieser Blütenlese unserer ausländischen Politik noch gar den Fall mit dem Diepoldsauer Durchstich und die unwürdige und voreilige Kapitulation des Bundesrats vor Österreich hinzufügen und wollte man an die Art und Weise erinnern, wie ungeschickt man mit Italien beim Simplon verhandelt hat, so bliebe an der ausländischen Politik der Schweiz wahrlich verzweifelt wenig Gutes übrig.

Es ist Zeit, dass man zum Aufsehen mahnt, nicht aus Kritik-sucht, sondern weil es sich um das Wohl und Weh des Landes handelt. Mehr Vor- und Umsicht und namentlich mehr Rückgrat vor allem beim Bundesrat ist notwendig, wenn die Schweiz nicht ein Spielball der ausländischen Diplomatie werden soll. Und wenn nicht jedes Departement weiter auf eigene Faust auswärtige Politik machen will, muss das politische Departement reorganisiert werden, das zwar an den meisten der begangenen Fehler unschuldig ist.

BERN

DR J. STEIGER

□□□