

# Der belgisch-niederländische Vertrag : ein Gegenstück zu den Weiterungen aus Art. 435 des Versailler Vertrages

Autor(en): **Schaffner, Samuel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur**

Band (Jahr): **7 (1927-1928)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-156418>

## **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.

## Der belgisch-niederländische Vertrag.

Ein Gegenstück zu den Weiterungen aus Art. 435 des Versailler Vertrages.

Von Samuel Schaffner, Genf.

Am 24. März hat die niederländische 1. Kammer mit 33 gegen 17 Stimmen die Ratifikation des belgisch-niederländischen Vertrages abgelehnt. Der Vertrag war im Juli 1926 von der belgischen Kammer mit 98 gegen 1 Stimme und 9 Enthaltungen und im November 1926 von der niederländischen 2. Kammer mit 50 gegen 47 Stimmen angenommen worden. Es handelt sich um den Vertrag, der am 3. April 1925 im Haag von den damaligen Außenministern der Niederlande und Belgiens, van Karnebeek und Hijmans, geschlossen worden war zur Neuregelung einiger Bestimmungen des zwischen den beiden Staaten am 19. April 1839 in London getroffenen Abkommens. Gleichzeitig wurden im Vertrag verschiedene neue Vereinbarungen niedergelegt, welche den beidseitigen Landesinteressen dienen sollten.

Wer die Ziele der französischen Politik kennt, wird beim Studium des belgisch-niederländischen Vertrages unschwer seinen Urheber entdecken. Das siegreiche Frankreich des Jahres 1918 sah endlich die Verwirklichung seiner politischen Träume nahe. Es spannte alle seine Kräfte an, um wieder wie zu frühern Zeiten seinen Machtbereich bis an den Rhein auszudehnen. Im ersten Anlaufe ist es ihm zwar nicht gelungen, sich der Herrschaft über den ganzen mittlern Teil des Rheines von der schweizerischen bis zur niederländischen Grenze zu bemächtigen. Frankreich wird aber seine Bemühungen bis zur Erreichung des gesteckten Zieles fortsetzen.

Es dürfte wohl mehr als Zufall sein, daß jedesmal, wenn Frankreich seine Grenze bis an den Rhein ausdehnen konnte, die Schweiz und die Niederlande als Rheinstaaaten in eine gewisse politische Abhängigkeit von Frankreich gerieten. Diese Abhängigkeit erstreckt sich auch auf die wirtschaftliche Tätigkeit. In diesem Zusammenhange sei bloß an die französische Rheinschiffahrtspolitik gegenüber der Schweiz erinnert. Diese Politik zielt dahin, die Verbesserung des Rheinbettes und damit die Entwicklung der Schifffahrt zwischen Straßburg und Basel zu verhindern. Es ist für Frankreich von größtem Interesse, daß die Rheinschiffahrt bereits in Straßburg endet. Es will dadurch den gesamten Güterverkehr über den Rhein, für die Schweiz und Italien bestimmt, nach Straßburg zwingen und damit auf die französischen Bahnen und Kanäle. Eine Rheinregulierung bis Basel würde dagegen den Hauptteil der Transporte über den Rhein nach Basel und damit auf die schweizerischen Bahnen bringen. Es dürfte nun für die Schweiz recht lehrreich sein, feststellen zu können, wie die französische Politik den Niederlanden gegenüber vorgegangen ist.

Das jetzige Königreich Belgien hat im Laufe der Jahrhunderte unter der Herrschaft der Römer, Merowinger, Karolinger, unter Deutsch-

land, Frankreich, England, Burgund, Spanien und Osterreich gestanden. Durch den Wiener Vertrag von 1815 kam Belgien zum neu errichteten Königreich der Vereinigten Niederlande. Die Revolution von 1830 brachte Belgien die politische Selbständigkeit. Die damaligen Großmächte England, Frankreich, Preußen, Osterreich und Rußland schlossen am 15. November 1831 mit Belgien einen Vertrag, welcher in 24 Artikeln die Grenzen des neuen Königreichs Belgien, sein Verhältnis zu den Niederlanden, sowie seine internationale Stellung regelte. Nach dem Wortlaut dieses Vertrages bildete Belgien einen unabhängigen, ewig neutralen Staat. Von den Großmächten hieß es, daß sie die Ausführung des Vertrages garantieren. Indessen dauerten die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Belgien und den Niederlanden bis 1839 fort. An die Stelle des Vertrages von 1831 traten nach Beendigung der Feindseligkeiten die drei Londoner Verträge vom 19. April 1839, nämlich 1. der Hauptvertrag zwischen Belgien und den Niederlanden, der die oben erwähnten 24 Artikel enthielt; 2. ein Vertrag zwischen den Großmächten und den Niederlanden, wonach die Union der Vereinigten Niederlande von 1815 als aufgehoben erklärt wurde; 3. ein Vertrag der Großmächte mit Belgien. Nach diesen Verträgen blieb das gesamte Mündungsgebiet der Schelde unter niederländischer Oberhoheit. Belgien wurde Verkehrsfreiheit auf den niederländischen Gewässern zugestanden. Zu Gunsten Belgiens wurde eine besondere Regelung dadurch getroffen, daß die Niederlande für die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit der Scheldemündungen zu sorgen hatten. Die Kosten waren allerdings — als ausschließlich in Antwerpens Interesse — für belgische Rechnung. Eine aus belgischen und niederländischen Mitgliedern zusammengesetzte Kommission hatte über die Schiffbarkeit der Scheldemündungen zu wachen. Diese Aufsichtskommission hatte indessen keinerlei beschließende Macht. Artikel 14 des belgisch-niederländischen Vertrages bestimmte, daß Antwerpen ausschließlich Handelshafen bleiben muß. Ob daher die Befestigung Antwerpens im Widerspruch zu dieser Vertragsbestimmung steht, hängt von der Auslegung des Wortes „Handelshafen“ ab. Die Niederlande haben gegen die Erstellung von Forts keinen Einspruch erhoben.

Den aus diesen Bestimmungen erwachsenden Verpflichtungen sind die Niederlande stets getreu nachgekommen. Wenn Belgien mehr wünschte, als ihm vertraglich zukam, wurde seinen Wünschen stets Rechnung getragen, soweit dies mit der niederländischen Souveränität vereinbar war. Daß Belgien gerne einen eigenen, freien Wasserweg nach der See gehabt hätte, ist wohl zu begreifen. Wenn aber von belgischer Seite behauptet wird, daß das Londoner Abkommen von 1839 die wirtschaftliche Entwicklung Belgiens, sowie den Aufschwung Antwerpens hinderte, so wird dieser Einwand durch die Tatsachen selbst widerlegt. In der Tat ist Belgien heute unter den an der Spitze marschierenden Industrieländern zu finden und sein Hafen Antwerpen hat sich zum bedeutendsten kontinentalen Hafen entwickelt.

Der neue belgische Staat trug von Anfang an den Stempel fran-

zösischen Einflusses. Mit den Niederlanden blieb das Verhältnis kühl. 1907 und 1911 knüpfte Belgien mit den Niederlanden Unterhandlungen an zum Abschluß eines politischen und militärischen Bündnisses. Die Verhandlungen fanden in Gegenwart der Gesandten von Frankreich und England statt. Die Niederlande lehnten jedoch jegliches Bündnis, als unvereinbar mit ihrer Neutralität, ab.

Die Entfaltung und Übertreibung des nationalen Bewußtseins während des Weltkrieges brachte es mit sich, daß in den Köpfen einiger Belgier und Franzosen die Idee eines Groß-Belgien auftauchte. Ungeklärt machten sie sich ans Werk und es fehlte nicht an öffentlichen Organen, die sich willig zu einer nationalistischen Heze hingaben. Die annexionistischen Ziele wurden hauptsächlich von Dumont-Wilden (Herausgeber des seit 1915 in Paris erscheinenden Blattes „La Nouvelle Belgique“) propagiert. Sie gipfelten in der Ausdehnung der belgischen Ostgrenze bis zum Rhein und in der Einverleibung des niederländischen linken Scheldeufers (Seeflandern) und der niederländischen Provinz Limburg. Die belgische Regierung, getrieben und unterstützt von ihrem französischen Alliierten, zog bereits Mitte 1915 die eventuelle Annexion der Scheldemündung, von niederländisch Limburg, des Großherzogtums Luxemburg und der fünf deutschen Kreise Malmédy, Cuper, St. Veit, Kronenburg und Schleiden in Erwägung. Der heftig geführte annexionistische Feldzug gewisser belgischer Blätter erweckte natürlich in den Niederlanden Unruhe und Entrüstung. Die niederländische Regierung richtete 1916 eine Anfrage an die alliierten Kabinette wegen der auf ihr Grundgebiet gerichteten Angriffe. Für einige Zeit wurde es denn auch in der belgischen Presse etwas stiller, was wohl auf eine Intervention der Alliierten zurückzuführen sein dürfte.

Die belgischen Forderungen waren indessen nur aufgeschoben worden. Bald bot sich Belgien eine günstige Gelegenheit dar, wo es seine Ansprüche erneut stellen konnte. An der Friedenskonferenz von Versailles verlangte der belgische Vertreter, Hymans, die Angliederung von Seeflandern und niederländisch Limburg, wofür den Niederlanden im Tausch deutsche Gebiete in Friesland angeboten wurden. Es wurde eine besondere Kommission für belgische Angelegenheiten gebildet; der Franzose Tardieu wurde zu ihrem Präsidenten gewählt. Tardieu war nicht nur Anhänger der belgischen Annexionspolitik, sondern er trieb die belgische Delegation förmlich zu ihren Forderungen an. In seinem Buch „La Paix“ erzählt er, daß er die Zurückhaltung verschiedener hoher Herren (womit Wilson, Lansing und Lloyd George gemeint sein dürften) gegenüber den belgischen Forderungen bemerkte. Der Oberste Rat der Entente beschloß im März 1919, daß die Londoner Verträge von 1839 in allen ihren Bestimmungen neu untersucht werden müßten. Die niederländische Regierung wurde aufgefordert, an den Verhandlungen zur Revision dieser Verträge teilzunehmen. Sie verlangte, nicht mit der Friedenskonferenz, sondern bloß mit Belgien und den interessierten Großmächten zu ver-

handeln, was ihr zugestanden wurde. Obgleich Belgiens Forderungen von Frankreich unterstützt wurden, gelang es ihm nicht, seine Pläne ganz zu verwirklichen. Die Niederlande wiesen jegliche Gebietsabtretung zurück und wurden darin von Wilson und Lloyd George unterstützt. Vor allem war es England, das die belgisch-französischen Ansprüche abwies, da es Antwerpen nicht zu einem belgisch-französischen Marinehafen werden lassen wollte. Der Oberste Rat der Entente fügte seiner Erklärung vom März 1919 hinzu, daß die Revision der Verträge von 1839 keine Annexion niederländischen Gebietes einschließen und daß keine internationalen Servitute geschaffen werden dürfen. Bei den Besprechungen, welche die niederländische Delegation im Mai/Juni 1919 in Paris mit den Vertretern der fünf Großmächte England, Frankreich, Japan, Italien und Vereinigte Staaten, sowie mit Belgien führte, mußte sie zur Sicherung ihrer diplomatischen Position Konzessionen wirtschaftlicher Art machen. Die Delegation bemerkte bald, welche Atmosphäre in Paris herrschte und sie zog es vor, durch kleinere Opfer dem Lande das größere Opfer der Abtretung von Seeflandern und Limburg zu ersparen. Van Karnebeek, ihr Wortführer, hat denn auch verschiedentlich erklärt, daß die im neuen Vertrag zu Gunsten von Belgien gemachten Konzessionen den Preis darstellen, wofür ernstere Gefahr vom Lande abgewandt werden konnte. Dadurch waren später die niederländischen Unterhändler bei den Vertragsverhandlungen mit Belgien in ihrer Freiheit gehindert, denn sie konnten nicht verweigern, was ihre Delegation in Paris zugestanden hatte.

Belgien und die Niederlande wurden im Juni 1919 von den Großmächten aufgefordert, die Revision des Londoner Vertrages von 1839 gemeinsam vorzunehmen. Belgien forderte freien Wasserweg sowohl nach dem Meer, als nach dem Rhein. Den Zugang nach dem Rhein gedachte es in zwei großen Kanälen Antwerpen-Moerdijk und Antwerpen-Ruhrort zu erreichen. Beide Kanäle würden durch niederländisches Gebiet führen und die Niederlande wären verpflichtet, für deren Unterhalt gemeinsam mit Belgien zu sorgen. Ferner wünschte Belgien eine Neuregelung des Schelderegimes in dem Sinne, daß die Niederlande dafür zu sorgen hätten, daß die Fahrerinne der Scheldemündungen jederzeit allen Forderungen gerecht wird, welche der Fortschritt im Schiffsbau und die zunehmenden Bedürfnisse der Schifffahrt mit sich bringen. Belgien verlangte weiter, Antwerpen zum Kriegshafen ausbauen zu dürfen. Um doch wenigstens die Oberhoheit über das Mündungsgebiet der Schelde zu erlangen, rollte es ferner die Frage der Oberhoheit über die Wielingen auf. Mit Wielingen bezeichnet man die von der Mündung der Westerschelde sich der belgischen Küste entlang ziehende Fahrerinne, die bisher als zu den Niederlanden gehörig betrachtet worden war. Die Niederlande waren bereit, den belgischen Wünschen, soweit diese wirtschaftlicher Natur waren, nach Möglichkeit zu entsprechen. Indessen brach Belgien, ohne ersichtlichen Grund, die Besprechungen 1920 ab. 1924 wurden die Verhandlungen zwischen den beiden Staaten wieder aufgenommen mit dem Ergebnis, daß am 3. April 1925 der eingangs

erwähnte Vertrag zustande kam, der nun vor kurzem von der niederländischen 1. Kammer verworfen worden ist.

In politischer Hinsicht hätte der Vertrag in drei Punkten die Beziehungen zwischen den Niederlanden und Belgien neu geregelt. Erstere anerkennen nämlich die Aufhebung der belgischen Neutralität. Der Vertrag bringt Belgien die Zusicherung, daß die Niederlande mit ihm gemeinsame Sache machen würden gegen einen eventuellen Angreifer, der bei seinen gegen Belgien gerichteten militärischen Operationen niederländisches Hoheitsgebiet benützen würde. Diese Zusicherung gilt natürlich nur, soweit die Bestimmungen des Völkerbündspaktes damit nicht im Widerspruch stehen. Artikel 14 des Londoner Vertrages von 1839, wonach der Antwerpener Hafen für keine andern als Hafenzwecke benützt werden darf, wird als aufgehoben erklärt.

In wirtschaftlicher Hinsicht hätte Belgien das Recht erworben, durch niederländisches Gebiet hindurch die Kanäle Antwerpen=Moerdijk und Antwerpen=Ruhrort bauen zu können. Die Berechtigung ist gültig für 20 Jahre nach dem Inkrafttreten des Vertrages. Bau- und Unterhaltungskosten werden auf beide Staaten verteilt, gemäß einer später zu treffenden Vereinbarung. Die Niederlande verpflichten sich, die beiden Kanäle so bauen zu lassen, daß möglichst wenige Schleusen nötig werden und daß zu allen Zeiten und auf der ganzen Länge der Kanäle drei Rheinkähne größter Dimension — augenblicklich ca. 4000 Tons — einander passieren können. Weiter hätte der Vertrag eine Änderung des Schelderégimes gebracht. Eine aus belgischen und niederländischen Mitgliedern zusammengesetzte autonome Aufsichts-Kommission hat über den Unterhalt und die eventuelle Verbesserung der Scheldefahrrinne flußabwärts Antwerpen zu beschließen. Alle von dieser Kommission gefaßten Beschlüsse bedürfen der Genehmigung der beiden Regierungen. Sobald sie diese erhalten haben, sind die beiden Staaten zur Ausführung der Kommissionsbeschlüsse verpflichtet. In dringenden Fällen, und falls die Dringlichkeit von der Kommission anerkannt wird, steht ihr das Recht zu, die Beschlüsse ohne vorherige Genehmigung durch die beiden Regierungen auszuführen. Für eventuelle Streitfälle ist ein Schiedsgericht vorgesehen, dessen Präsident entweder durch den dänischen oder spanischen König bezeichnet wird, falls sich die beiden Parteien über seine Wahl nicht einigen können. Die Schiffbarkeit der Scheldemündungen muß jederzeit allen Forderungen gerecht werden, welche der Fortschritt im Schiffsbau und die wachsenden Bedürfnisse der Schifffahrt mit sich bringen. Die Niederlande hätten außer den Kosten für Beleuchtung und Legen der Bojen auch die Arbeiten für die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit der Scheldemündungen übernehmen müssen. Bei einer eventuellen Erweiterung und Verbesserung der gegenwärtigen Scheldefahrrinne hätten sich die beiden Regierungen zur gegebenen Zeit über die Verteilung der dabei entstandenen Kosten zu verständigen.

Die Frage der Oberhoheit über die Wielingen ist im Vertrag nicht geregelt.

Die Opposition gegen die Ratifikation des Vertrages war in den

Niederlanden heftig, insbesondere seitens der Schiffahrts- und Handelskreise der Hafenstädte Rotterdam und Amsterdam. Diese sind zwar grundsätzlich bereit, mit Belgien Regelungen zu treffen, um nötigenfalls Hindernisse oder Gefahren im Scheldeverkehr gemeinsam mit Belgien aus dem Wege zu räumen. Indessen geht ihnen die Verpflichtung, wonach die Niederlande die Instandhaltung der Scheldemündungen zu besorgen haben, zu weit, da nach Ansicht der Fachleute die Versandungsgefahr für die Scheldemündungen groß ist und die Niederlande dadurch ein bedeutendes Risiko auf sich nehmen würden. Sie sehen auch nicht ein, weshalb die Niederlande die Kosten für Verbesserung und Unterhalt des Scheldebettes bezahlen müssen, da diese doch ausschließlich in Antwerpens Interesse sind. Die niederländische Opposition galt aber ganz besonders den Kanälen Antwerpen-Moerdijk und Antwerpen-Ruhrort. Nach ihrer Meinung würden diese beiden Wasserwege Antwerpen instand setzen, mit den Rheinhäfen Rotterdam und Amsterdam erfolgreich konkurrieren zu können. Es unterliegt für sie keinem Zweifel, daß Antwerpen alles tun würde, um einen möglichst großen Teil der Rheinschiffahrt an sich zu reißen. Es kann daher billigerweise von den Niederlanden nicht gefordert werden, daß sie dazu die helfende Hand bieten sollen. Aber nicht genug, daß die Niederlande, um den belgischen Interessen dienstbar zu sein, ihren Boden zum Bau der Kanäle zur Verfügung stellen müßten: sie sollen dazu noch einen Teil der Bau- und Unterhaltskosten der geplanten Kanäle bezahlen. Durch seine Lage tief landeinwärts hat Antwerpen bereits einen natürlichen Vorsprung infolge der unmittelbaren Nähe der großen belgischen und französischen Industriegebiete.

Auch in politischer Hinsicht gab der Vertrag in den Niederlanden Anlaß zur Kritik. Bis anhin hatten die Niederlande das unbeschränkte Recht, die Scheldemündungen allen Kriegsschiffen, auch belgischen, zu schließen. Der neue Vertrag erklärt, daß hinsichtlich Durchfahrt belgischer Kriegsschiffe in Friedens- und Kriegszeiten nichts geregelt ist. Im Zusammenhang mit verschiedenen offiziellen Erklärungen von belgischer Seite kann diese Bestimmung bloß so ausgelegt werden, daß Belgien betr. Durchfahrt seiner Kriegsschiffe eine nähere, besondere Regelung mit den Niederlanden erwartet. Diese unsichere Rechtslage könnte leicht zu Streitigkeiten über die Auslegung der Vertragsbestimmungen führen. Belgien hat zwar im Juni 1926 die Auflösung seiner Kriegsflotte beschlossen und man könnte daher leicht versucht sein, anzunehmen, daß diese Frage nicht von praktischer Bedeutung ist. Es ist indessen zu beachten, daß Belgien im Kriegsfall von seinem eventuellen Verbündeten Kriegsschiffe zugewiesen bekommen könnte.

Genau wie Frankreich in der Zonenangelegenheit gegenüber der Schweiz, versuchten Belgien und Frankreich gegenüber den Niederlanden die bestehenden Verträge als null und nichtig zu erklären. Sie nutzten die ihnen günstige politische Konstellation von 1918 aus, um der Schweiz und den Niederlanden neue Verträge aufzuzwingen. Währenddem die Schweiz sich beeilt hat, den französischen Forderungen nachzukommen, hat das niederländische Parlament dies mannhaft abgelehnt. Dieser

Weigerung liegt der richtige Gedanke zu Grunde, daß die zwischenstaatlichen Beziehungen nicht dadurch besser werden, daß der eine Staat diktiert und der andere gehorcht. Beim einseitigen Charakter des belgisch = niederländischen Vertrages hätten die Beziehungen zwischen den beiden Staaten unmöglich freundschaftlicher werden können. Die Niederlande werden wahrscheinlich erneut Verhandlungen mit Belgien anknüpfen, um diesmal zu einem beiderseits annehmbaren Vertrag zu kommen. Sollte Belgien dazu nicht Hand bieten wollen, dürfte die ganze Angelegenheit auf internationalem Wege ihre Schlichtung finden.

## Briefe des Zürcher Stadtrats Wilhelm Meyer an Johann Ulrich v. Salis-Soglio, weiland Sonderbundsgeneral.

(Fortsetzung.)

Zürich, den 26. April 1866.

Mein hochverehrter Herr General,

Gestern hat unser braver Müsscheler den Befehl erhalten, einzurücken und ist sogleich zu seinem Bataillon abgereist. Eine Gesellschaft guter Freunde, die er auf heute Abend zu sich eingeladen, mußte abgestellt werden.

Bis jetzt habe ich noch immer eine ziemlich gute Meinung von Bismarck gehabt. Wenn aber, was doch wills Gott nicht geschehen wird, er Osterreich von den Italienern anpacken läßt und dann von des Ersteren nothgedrungenen Rüstungen den Vorwand nähme, als Italiens Verbündeter aufzutreten, dann müßte ich ihn für einen durchaus verworfenen Menschen halten. Sonst hat mir bisher vieles an ihm sehr gefallen, ja ich habe mir gesagt, hätte doch 1859 er statt des erbärmlichen Schleiniß regiert, so wäre es anders gekommen. Seine Festigkeit gegen das Schwägergeschmeiß in den Kammern, sein rasches Auftreten gegen Dänemark, und anders mehr hat mir eine hohe Meinung von seiner Einsicht und Festigkeit beigebracht, so daß ich mir beim Entstehen des jetzigen Zwistes mit Osterreich lange Zeit mit der Hoffnung schmeichelte, es dürfte dies eine zwischen Bismarck und Meerdorf abgeredete Komödie sein, um die Holsteinsche Angelegenheit ein für allemal mit einem Gebietsaustausch zu erledigen und das über einen solchen „Völkerverkauf und Länderschacher“ in den s. v. Kammern sich selbstverständlich erhebende Geschrei mit der Hinweisung auf den Drang der Umstände, das gräuliche Blutvergießen, welches gedroht hätte, die zahllosen Wittwen und Waisen et coetera et coeterorum zu entschuldigen.

Allein jetzt weiß ich bald nicht mehr, was ich von ihm halten soll und will eben erwarten wie es kommt. Osterreich kann in eine schlimme Lage kommen, wenn es von Italien und Preußen zugleich angegriffen wird und Ungarn sich zum Abfall verleiten läßt. Siegt aber Osterreich