Zeitschrift: Neue Schweizer Rundschau
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: - (1926)
Heft: 2

Artikel: Zur wirtschaftlichen Lage Genfs
Autor: Bron, Antoine
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-759948

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zur wirtschaftlichen Lage Genfs[1])

Von Antoine Bron

Mit der ganzen Schweiz hat Genf die wirtschaftliche Krise der Nachkriegszeit erfahren. Diese Krise ist unbestreitbar und lässt sich an einer gewissen Zahl von sie bestätigenden Einzelerscheinungen feststellen, im besonderen an der Lage unserer Finanzen, an den Kosten der Lebenshaltung, an der Zahl der Konkurse[2]), die unaufhörlich wächst und – sowohl verhältnismäßig als auch absolut – die größte in der Schweiz ist, und an der Abnahme der Bevölkerung, die nicht nur im ganzen fühlbar, sondern gleicherweise bemerkbar ist, wenn man die Arbeiterbevölkerung allein betrachtet. Diese Bevölkerungsabnahme übt ihren Einfluss auf die Zahl der Schüler des Collège, die von 1067 im Jahre 1913/14 auf 831 im Jahre 1924/25 zurückging, und wird ebenso in der Kunstgewerbeschule spürbar, wo die Zahl der Schüler im Jahre 1922/23 794 und im Jahre 1923/24 566 beträgt.

Alle Berufe sind im Rückgang begriffen. Wo nichts gebaut wird, läuft nichts, heißt es im Volksmund. Nun ist gerade die Bautätigkeit ungewöhnlich schwach. Die Lage der Landwirtschaft ist schlecht, und dies wird durch die verhältnismäßig geringe Zahl der zurückgezahlten Hypotheken erwiesen. Diese verminderte wirtschaftliche Tätigkeit findet ihre endgültige Bestätigung im Gütertransport der Bahnen, der fühlbar abnimmt[3]).

Und liegt nicht das beste Kriterium, das man finden könnte, um die Krise, die wir eben durchgemacht haben, zu ermessen, in der Zahl der Arbeitslosen (von welchen allerdings unsere Landsleute aus der deutschen Schweiz einen großen Teil bilden): sie betrug am 31. Dez. 1924 1161 und noch in diesem Jahr oder zu Beginn dieses Winters ungefähr gleich viel.

Aber Genf war, wie wir eingangs sagten, nicht die einzige Stadt der Schweiz oder Europas, die von der Krise der Nachkriegszeit betroffen wurde. Was jedoch auffällt, ist, dass die hiesige Krise eine der härtesten

---

[1]) Siehe für das Historische F. Borel, *Les Foires de Genève au XVe siècle;* Antony Babel, *Histoire corporative de l'horlogerie, de l'orfèvrerie et des industries annexes.* — Die wirtschaftlichen Angaben entstammen einer Arbeit des Genfer Universitätsprofessors Burky.

[2]) 193 von 677 im Jahre 1921, 216 von 685 im Jahre 1922, 182 von 563 im Jahre 1924

[3]) Auf dem Vollandes-Bahnhof 1923 144 Tonnen Eilgut gegen 1130 im Jahre 1913, 1923 4163 Tonnen Frachtgut gegen 26,655 im Jahre 1913.

darstellte, die schweizerische Städte durchgemacht haben, und dass sie mehr als in den anderen Städten sich bedrückend lange hinzog.

Woran liegt das? Nicht daran, dass sich hier die Geschichte wiederholt? Und müssen nicht die tiefsten Gründe dieser scharfen Krise in der Tatsache gesucht werden, dass Genf sein Hinterland genommen ist und dass Genf nicht mehr an den großen internationalen Verkehrslinien liegt?

Ein dritter Grund könnte hinzugefügt werden: das ist die Valuta; aber diese trifft den ganzen Exporthandel der Schweiz. Man kann sie für Genf nur in Betracht ziehen, indem man darauf hinweist, dass unser Kanton, eng eingeschlossen in ein Land mit entwerteter Valuta, wahrnimmt, dass die Folgen dieser Valuta für ihn und seinen kleinen Handel fühlbarer sind als für jeden anderen Kanton der Schweiz. Merken wir uns wohl, dass Genf von den 105 Kilometern seiner Grenze zu Land ungefähr 100 Kilometer mit Frankreich und nur 5 Kilometer mit der Schweiz gemeinsam hat.

Die Geschichte wiederholt sich, sagten wir. Versuchen wir, es in wenigen Zeilen nachzuweisen.

Genf, im äußersten Südwesten der schweizerischen Hochebene wunderbar gelegen, sah die Straßen dieses Plateaus auf sich zukommen. Die mäßigen Hügel des Genfergebiets trennen die Stadt vom Bugey, dessen fruchtbarere und sonnigere Ebenen, von der Höhe des Mont de Sion aus erblickt, sich in das schöne französische Land hinein erstrecken; die Arve erschließt ihr wie von selbst Savoyen. Genf wurde seit dem frühesten Altertum als Durchgangspunkt, als Station auf weiten und schwierigen Wegen, als Handelsplatz genannt. Julius Caesar erwähnt es in seinen *Denkwürdigkeiten* dreimal, und wenn die Urkunden des zwölften Jahrhunderts, in denen von den Genfer Jahrmärkten die Rede ist, keine sicheren Schlüsse zulassen, so deuten zumindest die des dreizehnten Jahrhunderts darauf, dass dort viermal im Jahr bedeutende Märkte stattfanden. In der Tat wurden diese Märkte, zuerst lokaler Art, sehr bald international und gestalteten sich zu Jahrmärkten, die zu den berühmtesten im mittleren Europa zählten. Der ganze Handel des ferneren Orients sandte seine Waren über die große Handelsstadt Venedig und Norditalien nach Genf; sie wurden über den großen Sankt Bernhard oder, nach Überschreitung der Alpen am kleinen Sankt Bernhard oder am Simplon, den See entlang geführt. Ebenso strömten die Erzeugnisse des Nordens aus Deutschland, der Schweiz, Holland, Nordfrankreich bei uns, wo der Austausch vor sich ging, zusammen. Nun folgten die lange

Reihe der Verträge mit mächtigen Nachbarn, die Privilegien für Menschen und Waren, zu gewissen Zeiten frei zu verkehren. Diese Märkte waren von so großer Bedeutung für das ganze angrenzende Gebiet, dass die Grafen von Faucigny und von der Landschaft Genf und ihr mächtiger Rivale, der Graf von Savoyen, sie um die Wette begünstigten; doch zugleich entsteht auch der Neid. Ludwig XI., entschlossen, seinen Nachbar, den Herzog von Burgund, zugrunde zu richten, begünstigt den Lyoner Markt, da er so durch die Vernichtung des Genfer Wohlstandes den Schatz der Bankiers, bei denen Karl der Kühne seine Anleihen macht, zu erschöpfen hofft.

Am 20. Oktober 1462 ergeht das Verbot an französische Kaufleute, nach Genf zu gehen.

Dass die reichen Jahrmärkte unserer Stadt erhalten bleiben, dazu bedarf sie ihrer einzigartigen Lage, bedarf sie ferner der aufgeklärten Einsicht des Herzog Amadeus IX. von Savoyen, der begreift, dass der Wohlstand seiner Besitztümer mit dem Genfs gleichen Schritt hält (schon hier bemerken wir die Notwendigkeit, Freizonen zu schaffen).

Doch andere Tatsachen, mächtiger als der Wille der Menschen, sollten Genf zugrunde richten: die Entdeckung des Kaps der Guten Hoffnung und die neuerschlossenen Meerwege, die den gesamten Handel mit dem ferneren Orient von Venedig und folglich auch von Genf ablenken und die Handelszentren nach dem Westen verlegen.

Die Jahrmärkte sind gefährdet, Handel und Gewerbe im Niedergang begriffen, und die Verarmung ist derart, dass Bonivard, Prior zu Saint-Victor, in seiner Chronik schreiben kann, dass « zwischen dem Pflaster der Stadt Gras wuchs und die Hälfte der Häuser verlassen war. »

Dies ist der zweite Grund, den wir ins Licht stellen wollten. Genf, nicht mehr an den Verkehrslinien gelegen, sieht seinen Wohlstand schwinden. Wohnen wir nicht gegenwärtig nahezu der gleichen Erscheinung bei? Die Wirkungen der uns die Freizonen gewährleistenden Verträge sind derzeit durch Frankreich aufgehoben. Und da der Markt unterbunden ist, befindet sich der ganze Genfer Lokalhandel, der durch ihn lebte, in voller Krise, die durch die obenerwähnte eindrucksvolle Zahl der Konkurse erwiesen wird.

Eine weitere Tatsache. Solange die schweizerischen Eisenbahnen dem Talweg folgten oder der Verkehr auf Straßen vor sich ging, war Genf ein wichtiges Zentrum, ein wahrer Knotenpunkt, und zog seine Wohlfahrt aus dieser bevorzugten geographischen Lage; aber es hat aufgehört, dies zu sein, seitdem die Menschen ihre Verkehrswege durch

Berge graben; der Tunnel Frasne-Vallorbe hat den internationalen Verkehr neu gelenkt, und Genf findet sich noch einmal in verderblicher Vereinsamung.

Wir müssen also unter Anstrengung aller unserer Kräfte und mit dem wertvollen Beistand unserer Miteidgenossen für Genf einen Markt zurückgewinnen, da wir unser natürliches geographisches Hinterland durch den Willen unserer Nachbarn verloren haben, und diese Stadt wieder in die großen Verkehrslinien einbeziehen.

Es darf nicht sein, dass die größte Stadt der französischen Schweiz, zugleich die größte Stadt zwischen Paris und Mailand – wenn man die internationale Simplonlinie betrachtet–, irgendwie von Bahnknotenpunkten, und sei es von bedeutenden, abhängt.

Die Bemühungen der S. B. B., das Wohlwollen der Bundesbehörden, das wohlverstandene Interesse der Regierungen aller Kantone am Fuss des Jura, an den Ufern der Aare und des Rheins müssen darauf gerichtet sein, mit höchstmöglichem Gewinn die Eisenbahnlinie mit günstigstem Profil[1]), eine der besten in der ganzen Schweiz, die, welche den Fuß des Jura entlang führt, auszunutzen: die Linie von Genf über Neuchâtel, Biel nach Olten und der ganzen Ost- und Nordschweiz.

So könnte ein großer internationaler Verkehr vom Südwesten nach dem Nordosten Europas über die Schweiz eingerichtet werden, und zweifellos kann Genf, das Zugangstor für alle mittelländischen Waren, einen gewissen Wohlstand wiederfinden, aber dann dank einer Politik, die zu treiben möglich wäre, einer Politik des Zollverschlusses und der Gebührenfreiheit, die alle Betriebe des Transithandels mit sich bringt; dank dieser Linie wären die Bahnverbindungen mit unseren nächsten schweizerischen Nachbarn, insbesondere mit dem Kanton Waadt, merklich verbessert, und der Markt der Zonen, den wir verlieren, könnte durch einen anderen, wesentlich schweizerischen, ersetzt werden.

Kein Zweifel also, dass der Genfer Kaufmann und Industrielle ihre Energie von neuem erweisen könnten. Diese Energie haben sie im Lauf der vergangenen Jahrhunderte bewiesen. So tief auch Genf infolge der Änderung der großen Verkehrswege und, zu gewissen Zeiten, durch den Hass des Herzogs von Savoyen heruntergekommen war, es hatte sich einen neuen Wohlstand zu schaffen und im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert blühende Gewerbe zu gründen gewusst: Goldschmiedearbeit, Uhrmacherei, Webereien, Kattundruck. Und was Luxusartikel

---

[1]) Höchster Punkt 435 Meter.

betrifft, wie viele wahre Wunder sind nicht aus den Händen seiner Künstler hervorgegangen, Juwelierwaren und berühmte Emailarbeiten, die in alle Teile der Welt den Ruf vollendeten Geschmacks und vollkommener Arbeit trugen.

Gegenwärtig lässt sich die Lage ein wenig besser an, und es scheint, dass die Krise ihren Tiefpunkt schon erreicht hat. Dank den Anstrengungen der Regierung vermindert sich die Staatsschuld, die Zahl der Konkurse, die bis 1922 ständig zunahm, ist seit diesem Datum im Rückgang begriffen, und die Abnahme der Bevölkerung, die im Jahre 1922 5000 ausmachte, betrug 1925 nur mehr 891. Diese Krise der Bevölkerungsabnahme weicht also einer Besserung.

Die Uhrenindustrie, die ein Hauptzweig der Genfer Gewerbstätigkeit bleibt, verzeichnet eine Steigerung, und im Jahre 1924 wurden vom Genfer Bureau 425,000 Uhrengehäuse kontrolliert, während die früheren Zahlen 136,000 (1921), 211,000 (1922) und 292,000 (1923) waren. Und die eben angeführte Zahl des Jahres 1924 übersteigt sogar um vieles die von 1913 (329,000).

Allerdings hatte die Wiederherstellung der Mac Kenna-Bestimmungen in England einen Scheinexport zur Folge, doch darf man glauben, dass die Uhrenindustrie ihre gegenwärtige Tätigkeit aufrechterhalten wird.

Der Verkehr auf den Linien der S. B. B. bessert sich ebenfalls; in bezug auf die beförderten Warenmengen wird der Bahnhof Cornavin vom dritt- zum zweitwichtigsten im Lande. Der Gütertransport ist 1924 größer als er 1913 war, und der Personenverkehr erreicht beinahe die Höhe der Vorkriegszeit (692,000 im Jahre 1924 gegenüber 741,000 im Jahre 1913).

Wenn auch der Briefversand und der von internationalen Postsendungen gegenüber 1913 zurückbleiben, so ist der Versand von Zeitungen, Postpaketen, Nachnahmen und Postchecks bedeutend größer.

Die Zahl der Handelsreisenden wächst von Jahr zu Jahr, und die Geschäfte nehmen wieder einen gewissen Umfang an; doch ist die Gewinnmöglichkeit leider zu gering.

Schließlich ist die Gebührenfreiheit seit vier Jahren wieder aufgenommen worden, und die Menge der ein- und ausgeführten Waren war 1924 (872,000 Meterzentner) nicht sehr entfernt von dem, was sie 1913 ausmachte (923,000 Meterzentner), während die entsprechende Zahl 1921 bloß 493,000 betrug.

Zuletzt belebt sich der Fremdenverkehr; die Besucher nehmen von Jahr zu Jahr zu, und alles scheint die Nähe besserer Zeiten anzudeuten.

In der Tat ist der Fremdenzustrom eine der wichtigsten Quellen des Wohlstandes für Genf. Seine Hotelindustrie stand seit jeher in der vordersten Reihe, und von dieser hängt das Schicksal verschiedener anderer Industrien ab. Genf hat als erste Stadt in der Schweiz große Hotels gebaut (darunter das 1867 erbaute und lange als Vorbild geltende Hôtel National); es hat vom Ruf seiner Hotels gelebt. Aber andere Städte, die später begannen, konnten es überholen, indem sie Hotels nach modernen Begriffen bauten.

In dieser Richtung müssen Anstrengungen gemacht werden, vor allem, um uns aus der Tatsache, dass unsere Stadt der Sitz des Völkerbundes geworden ist, den größtmöglichen Vorteil zukommen zu lassen, Die ganze Welt nimmt Anteil an diesem Werk und kann uns Gäste senden. deren Besuch mit beitragen wird, unsere Lebensbedingungen zu verbessern, wenn wir imstande sind, sie aufs beste zu empfangen. Eine gewisse Zahl von diesen Gästen könnte sogar, vom geistigen Ruf unserer Stadt angelockt, daran denken, sich bei uns für einige Zeit niederzulassen.

Hierin müssen uns unsere Landsleute wiederum ihre ganze Hilfe angedeihen lassen, indem sie den Fremden ermöglichen, Genf leicht zu erreichen. Die ganze Schweiz muss auf die Wahl stolz sein, welche auf unsere Stadt fiel, und die auf keine andere fallen konnte, denn es geschah nicht bloß durch das Spiel des Glücks oder des Zufalls, dass Genf zum Sitz dieser internationalen Institution ausersehen wurde.

In der Tat, wir haben den alten Ruf Genfs als Handelsplatz nachgewiesen; sehr bald und ganz natürlich wird Genf auch ein Ort geistigen Austausches zwischen Italien und Frankreich. Später ist es England, auf das sich die Blicke richten, stehen doch seine Verfassung und seine Sitten den unseren so nahe. Diesen entstehenden Kosmopolitismus sollte die Reformation begünstigen und beleben. Die protestantischen Staaten des Nordens lenken das Denken Genfs auf sich; es ist mit sämtlichen, in allen Staaten errichteten neuen Kirchen verschwistert. Immer deutlicher wird seine Bestimmung, zu vergleichen, näherzubringen, zu einigen. Im achtzehnten Jahrhundert entstehen die *Revue britannique* und die *Revue italique*; da ist die Zeit Rousseaus, da ist Lefort, der tätige Helfer Peters des Großen, da ist Paul-Henri Mallet, der als allererster die Dichtung der Skandinaven bekanntmachte. Noch andere genießen Weltruf, so der Arzt Tronchin, der Finanzmann Necker. Die Tochter des letzteren, Mme de Staël, schreibt *Corinne* und *De l'Allemagne*. Der Graf von Cavour, von einer Genfer Mutter geboren, ist von unserem Geist durchdrungen. Wiederum für Italien, für die politische Reife und die Befreiung

eines ganzen Volkes leistete Jean-Pierre Viesseux viel, während Jean-Gabriel Eynard vor allem Philhellene war.

Diese lange Folge von Jahrhunderten, deren ganze Geschichte von Kosmopolitismus erfüllt ist, muss zur Bestimmung Genfs als Ort internationaler Schiedsgerichte, zur Gründung des Roten Kreuzes, zur Wahl Genfs als Sitz des Völkerbundes führen.

Aber damit die ganze Schweiz den Vorteil von dieser ehrenvollen Wahl habe, ist es nötig, dass sich unsere hohen Gäste bei uns wohlfühlen, dass sie Genf auf direktem Wege mit guten Zügen erreichen können und nicht, wie man ein kleines Nest erreicht, mit mehrmaligem Wagenwechsel und indem man Stunden auf Zollämtern verliert. Und dies ist der Grund, warum die Genfer Postulate vor allem Eisenbahnfragen betreffen.

Doch wir wissen, dass die Freundschaft unter den Eidgenossen etwas Lebendiges ist und die Kenntnis unserer Missgeschicke sie neu beseelen wird. Dann werden alle Bewohner der Schweiz den immer, doch diesmal zugunsten Genfs befolgten Wahlspruch unseres Landes in die Tat umsetzen und uns treugesinnt die Hand reichen.